



TSS
2021-4500

Containerkrisen 2021

Pandemins effekter på globala handelskedjor

Transportstyrelsen

Sektionen för strategisk utveckling och marknad
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2021-4500
Författare Ekeström Malin, Lokrantz Malin, Sandén Henrik,
Månad År december 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Globala och annars relativt väloljade handelskedjor har på senare tid börjat gnissla ordentligt. Många marknadssektorer har påverkats men vissa i större utsträckning än andra. Sjöfarten är i stor utsträckning global till sin karaktär och containertrafiken är ett segment inom sjöfarten som påverkats kraftigt av pandemin.

Denna rapport syftar till att översiktligt beskriva hur följderna av pandemin har påverkat sjöfartens containertrafik och svara på frågan: Vad är det egentligen som hänt och varför? Rapporten baseras på publicerat material, främst i form av nyhetsartiklar, samt på samtal med branschens företrädare: Svensk sjöfart och Sveriges hamnar.

Pandemin började som en hälsokris, men utvecklades således snabbt till att bli även en ekonomisk kris. Men efterfrågan skulle också snabbt återhämta sig när fabriker återgick till full produktion medan konsumtionsviljan tog fart. Följden blev att tusentals containrar som borde ha varit i Asien istället befann sig i europeiska och amerikanska hamnar. Containerproblemen hade börjat, en perfekt storm började dra in och de globala leveranskedjorna fick allt större svårigheter. Att problemen skulle bero på att det finns för lite kapacitet i form av containrar eller fartyg avvisas av flera bedömare, istället är det logistiska faktorer som skapat situationen. Huvudsakligen beror förseningar och tillkommande trängsel på stängningar av hamnar och transporthubbar. Problemen i transportleden har urholkat industrin och detaljhandelns lager i västvärlden, vilket gör att problem troligtvis kommer kvarstå en lång tid framöver.

Flera index för fraktpriser med container visar att priserna har ökat kraftigt under pandemin. Containerindex har ökat kraftigt från omkring 2000 dollar under 2020 till över 11 000 dollar i mitten av september 2021. Såväl offentliga som privata aktörer har börjat se över sina leveranskedjor för att lindra effekterna vid eventuella framtida störningar. Det kan till exempel handla om att diversifiera och flytta produktion till länder eller regioner som anses mer stabila men också för att sprida riskerna vid eventuella framtida störningar. Andra åtgärder kan vara att öka lagerhållning och antalet leverantörer.

Den globala situationen har inte avspeglats i lika stor utsträckning i Sverige. Containerbristen har varit hanterbar och balansen mellan in- och utflöde har varit relativt god. De stora förlorarna i containerkrisen har framförallt varit varuägare som fått betala mer, vänta längre och jobba hårdare för att få till önskade transporter. Det är emellertid inte sannolikt att en stor andel gods skulle byta trafikslag, framför allt inte på långa transportsträckor, eftersom sjöfarten är ensam om att kunna erbjuda stor kapacitet över långa avstånd.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL.....	4
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
2 PANDEMIN SKAKAR OM VÄRLDSHANDELN	8
3 OCH EN PERFEKT STORM UPPSTÅR.....	10
3.1 Stora störningar skapar problem i transportleden.....	10
3.2 Men transportköpare tvingas se över sina leveranskedjor	11
3.3 Sverige har varit relativt förskonat.....	13
4 AVSLUTNINGSVIS.....	15
REFERENSER	16

1 Inledning

Pandemin har påverkat de flesta segmenten inom transportbranschen, om än i olika stor utsträckning. Sjöfartsmarknaden har påverkats i allmänhet och passagerarmarknaden i synnerhet. Ett segment som också har påverkats kraftigt är containertrafik på sjö, vilket har gett skapat störningar i en rad olika led.

Transportstyrelsen ska enligt sin instruktion ansvara för frågor som rör krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg, kompetenskrav och behörigheter, krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag, trafikregler, nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service, villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor, samt villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster. (Förordning 2010:182)

Transportstyrelsen arbetar med villkor frågor som rör marknadstillträde och konkurrensvillkor inom sjö- och luftfart. Syftet är bland annat att följa och analysera hur transportmarknaderna fungerar utifrån ett konkurrensperspektiv och att öka kunskapen om de olika transportmarknaderna. Inom ramen för myndighetens marknadsövervakning finns det anledning att granska de problem med obalanser, leveransstörningar och prishöjningar som pandemin fört med sig för containertrafiken till sjöss.

1.1 Bakgrund

Covid-19-pandemin har överskuggat stora delar av samhällets utveckling under året och fört med sig allvarliga sociala, ekonomiska och politiska konsekvenser. Det är sannolikt att dess efterverkningar kommer präglade vårt samhälle en lång tid framöver på en rad olika områden.

Globala och annars relativt väloljade handelskedjor har på senare tid börjat gnissla ordentligt. Många marknadssektorer har påverkats men vissa i större utsträckning än andra. Sjöfarten är i stor utsträckning global till sin karaktär och containertrafiken är ett segment inom sjöfarten som påverkats kraftigt av pandemin. Containerfartyg är fartyg med lastutrymmen speciellt anpassade för standardiserade containerstorlekar i lastrum och på däck, lastas och lossas vanligen med kran. Problemen inom containertrafiken har i någon mån pågått under hela pandemin men en pendelrörelse mot större efterfrågan på transporter har lett till att problemen eskalerat under 2021.

Denna rapport syftar till att översiktligt beskriva hur följderna av pandemin har påverkat sjöfartens containertrafik:

Vad är det egentligen som hänt och varför?

Rapporten baseras på publicerat material, främst i form av nyhetsartiklar, samt på samtal med Svensk sjöfart och Sveriges hamnar.

2 Pandemin skakar om världshandeln

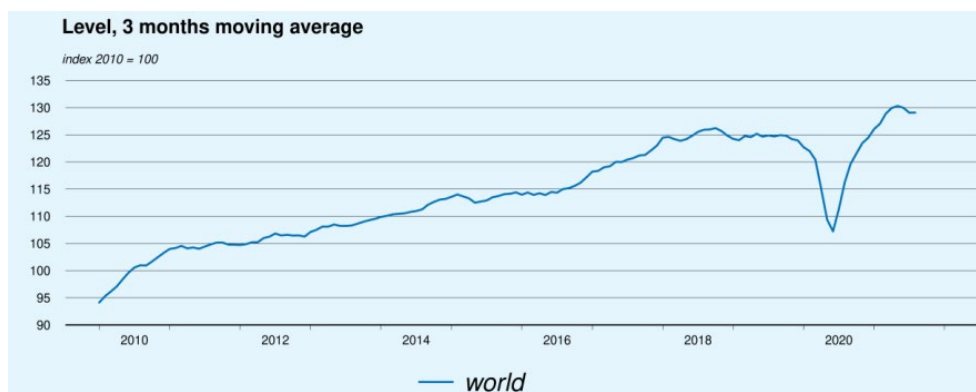
Containertransporter var ett av de segment som drabbades hårdast under finanskrisen. Året innan finanskrisen bröt ut hade containerfrakten ökat kraftigt tack vare stor efterfrågan och låga priser. Operatörerna hade innan krisen gjort stora investeringar i nya fartyg men när krisen bröt ut minskade efterfrågan på transporter snabbt och containerrederier fick istället ledig lastkapacitet. Priset på transporter sjönk, och flera mindre rederier slogs ut från marknaden på grund av prispressen. (Kalgora 2016)

Konsolidering av rederier hade därför redan innan pandemin blivit en lösning för att kunna nyttja skal fördelar i en redan pressad bransch. På containermarknaden har de tio största containerlinjerna globalt gått från en marknadsandel på 68 procent 2014 till 90 procent 2019 (UNCTAD 2020).

Världshandelsflottan består idag av över två miljoner fartyg, varav 13 procent är containerfartyg. Ungefär en tredjedel av alla containrar hanteras i någon del av resan i Kina (UNCTAD stat, u.å.). Den globala containertrafiken domineras av tre stora rederiallianser som tillsammans består av ett tiotal rederier. Tillsammans kontrollerar de 99 procent av trafiken mellan Ostasien och Europa (Transportnytt, 2018). I Sverige är containertrafiken centrerad till Göteborgs hamn som tillsammans med de näst största hamnarna för containertrafik (Gävle och Helsingborg) lastar av och på 3 av 4 containrar i svensk import och export (Sjöfartsverket, 2020). Göteborgs hamn är dock i särklass störst och hanterar ca 60 procent av Sveriges containerhandel. Till och från hamnen erbjuder 40 rederier direktlinjer till stora delar av världen och linjer till omlastningsnav i Europa varje vecka (Trafikanalys, 2019).

Vid sidan om att orsaka mänskligt lidande har pandemin satt en hel världsmarknad i gungning. På grund av de restriktioner som infördes, men även människors rädsla att smittas, drabbades den globala ekonomin av en kraftig nedgång i efterfrågan under 2020, se figur 1. Nedgången slog hårt mot containersjöfarten. Den globala handeln drabbades av utbredda samhällsnedstängningar och konjunkturförsvagningar, vilket tvingade rederier att snabbt anpassa utbudet efter en väsentligt lägre efterfrågan på transporter.

Figur 1. Handelsvolym i världen



Källa: CPB World Trade Monitor August 2021

Pandemin började som en hälsokris, men utvecklades således snabbt till att bli även en ekonomisk kris. Men efterfrågan skulle också snabbt återhämta sig när fabriker återgick till full produktion medan konsumtionsviljan tog fart. Följden blev att tusentals containrar som borde ha varit i Asien istället befann sig i europeiska och amerikanska hamnar. Containerproblemen hade börjat, en perfekt storm började dra in och de globala leveranskedjorna fick allt större svårigheter.

3 Och en perfekt storm uppstår

3.1 Stora störningar skapar problem i transportleden

När Covid-19 blev klassad som en pandemi i början av 2020 reagerade världens länder genom att stänga ner delar av samhället, vilket snart ledde till minskad ekonomisk aktivitet. Rederier reducerade därför sin fraktkapacitet vilket påverkade flödet av varor och av tomcontainrar (Ship Technology, 2021). När Kinas ekonomi kom igång redan under andra kvartalet 2020 och resten av världen behöll sina restriktioner ledde detta till att containrar fastnade i både USA och EU när de behövdes i Kina (CNBC, 2021). Situationen förbättrades inte av att containerfartyget Ever Given i mars 2021 under nästan en veckas tid blockerade Suezkanalen.

När den sydkinesiska hamnen Yantian stängde i maj 2021 låg över 100 fartyg och väntade på att få lasta av. Under perioden skeppades ca 40 procent av den normala mängden containrar ut ur hamnen.

Elektronikbranschen drabbades extra hårt av stängningen eftersom hamnen står för ca 90 procent av Kinas export av elektronikvaror (Transportnytt, 2021). En del fartyg gick istället till andra hamnar och kunde visserligen lasta av fortare men fick ändå vänta längre än normalt (DN, 2021).

Men det är inte bara kinesiska hamnar som har haft problem. Den amerikanska hamnen Long Beach har varit kraftigt underbemannad på grund av pandemin, vilket lett till att av- och pålastning tagit extra lång tid. Under en period tog det 4-5 veckor för en container att komma in i loopen igen jämfört med det normala 3-5 dygn (Transport och logistik, 2021b).

Som en reaktion på containersituationen till sjöss ökade efterfrågan på containerfrakt med tåg från Kina under våren 2020. Men trots ökad efterfråga ökade inte tågavgångarna från Kina nämnvärt, mycket på grund av kapacitetsbegränsningar såsom delvis enkelspår, begränsat antal gränspassager, olika spårvidd och spänning på olika sträckor (Trafikanalys, 2021a).

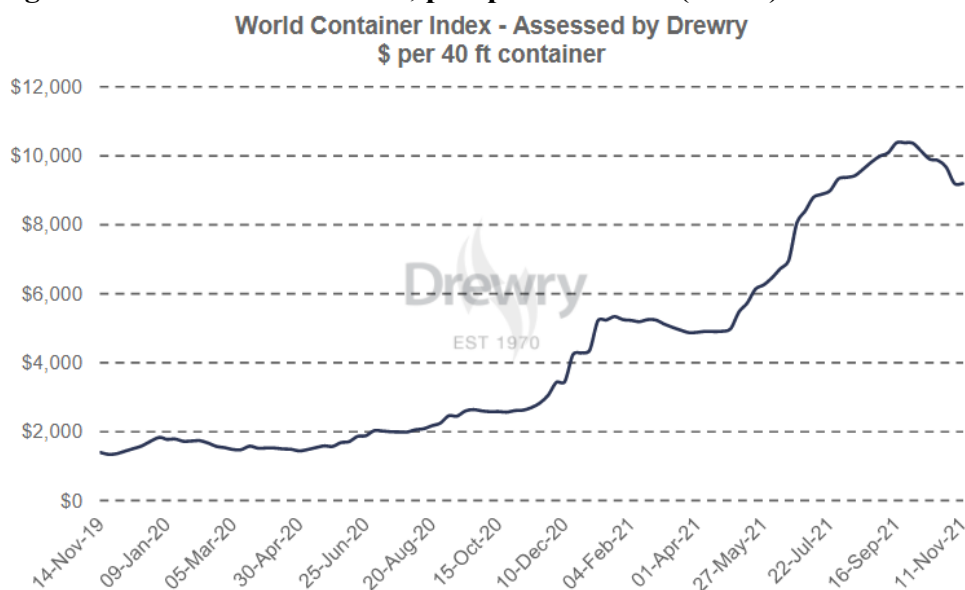
Att problemen skulle bero på att det finns för lite kapacitet i form av containrar eller fartyg avvisas av flera bedömare, istället är det logistiska faktorer som skapat situationen. Huvudsakligen beror förseningar och tillkommande trängsel på stängningar av hamnar och transporthubbar (Transport och logistik, 2021a).

Problemen i transportleden har urholkat industrin och detaljhandels lager i västvärlden, vilket gör att problem troligtvis kommer kvarstå en lång tid framöver. Dessutom kan nya hinder, även små, få stor påverkan eftersom sårbarheten i systemet är extra stor just nu (Transport och logistik, 2021a).

3.2 Men transportköpare tvingas se över sina leveranskedjor

Flera index för fraktpriser med container visar att priserna har ökat kraftigt under pandemin. Drewry's globala containerindex har ökat kraftigt från omkring 2000 dollar under 2020 till över 11 000 dollar i mitten av september 2021 (Drewry u.å). Samtidigt har många transportköpare fasta kontrakt som delvis dämpat effekten något (Aktiellt, 2021). Vissa menar att fraktpriserna kanske inte kommer tillbaka till samma nivåer som innan pandemin (Logistik och transport, 2021, Hermansson 2021).

Figur 2. Världscontainerindex, pris per container (40-fot)



Källa: Drewry (u.å)

Containerrederier har kunnat dra nytta av situationen och de rekordhöga fraktpriserna har lett till högre vinstmarginaler. Globala containerrederiers aktier såsom Cosco, Hapag Lloyd och Maersk har också ökat kraftigt i värde (Transport och logistik, 2021a). Det tyska containerrederiet Hapag-Lloyd nästan dubblade nettovinsten första halvåret 2020 (Aftonbladet, 2020) och Kepler Cheuvreux skrev upp Maersks vinstprognos för 2021 med 27 procent (Aktiellt, 2021). Det har gjort att rederier sitter på en maktposition just nu och har egentligen inga incitament att få ner priserna heller (AFP, 2021).

Det har spekulerats i om prisutvecklingen delvis varit manipulerad men USA:s Federal Maritime Commission har konstaterat att priserna visserligen har skjutit i höjden men att det trots det inte finns några tecken på att rederierna har gått samman och därigenom påverkat marknaden (Lloyds list, 2021).

Containersituationen har lett till ökade fraktpriserna men vissa bedömare menar att prisskillnaden för en enskild konsumentvara troligtvis blir så liten att det priset i butik inte påverkas nämnvärt. Därmed påverkas heller inte efterfrågan i någon större utsträckning. Ett exempel är beräknad skillnaden för att frakta en skolåda i container, från tidigare 22 cent till 1,88 dollar (Aktiellt, 2021). Riksbanken har också pekat på att sambandet mellan fraktkostnader och konsumentpriser är oklar; fraktkostnaden är oftast en ganska liten del av själva försäljningspriset och eventuella ökningarna behöver inte vältras över på konsumentledet. (Riksbanken 2021)

Ovan motsägs emellertid av en ny FN-rapport som menar att stigande fraktkostnader kommer att driva upp priserna för vissa konsumentprodukter med 10 procent. Enligt rapporten kan den nuvarande ökningen av fraktavgifter för containers, om den håller i sig, kan öka de globala importpriserna med 11 procent och konsumentprisnivåerna med 1,5 procent fram till 2023. Störst beräknas påverkan bli på produkter som elektronik, möbler och kläder där prisökningarna landar på minst 10 procent globalt. (Affärsvärlden 2021)

Förutom ökade priser har också varuägare fått vänta längre på sina varor. Under 2021 har leveranstiden för en container på sträckan Shanghai till Chicago ökat från 32 dygn till 72 dygn (Transport och logistik, 2021a). Varuägare har haft svårare att få tag på containrar, och varuägare som inte haft avtal med ett rederi sedan tidigare har haft det extra tufft. Flera företag uppger att de inte kunnat skeppa så mycket som de velat (Skogsindustrierna, 2020) och andra menar att de visserligen fått till önskad mängd transporter men då till ett högre pris. Varuägare har också uppgett att det tagit extra mycket arbete att se till att transportererna fungerat (Trafikanalys, 2020).

Trafikanalys (2021a) menar att både offentliga och privata aktörer har börjat se över sina leveranskedjor för att lindra effekterna vid eventuella framtida störningar. Det kan till exempel handla om att diversifiera och flytta produktion till länder eller regioner som anses mer stabila men också för att sprida riskerna vid eventuella framtida störningar. Andra åtgärder kan vara att öka lagerhållning och antalet leverantörer.

Större globala företag såsom IKEA, Walmart och Home Depot har både köpt egna containrar och chartrat fartyg för att kunna få större kontroll på sina försörjningskedjor (Container News, 2021). IKEA har rapporterat att man tvingats lägga 2,5 miljarder kronor för att hantera krisen. Som en följd av ökade råmaterialkostnader och problem med de globala logistikkedjorna kommer priserna på möbler att stiga. IKEA bedömer att problemen kommer att bestå även under 2022 och sannolikt längre än så. (Aftonbladet, 2021a).

Vissa varuägare menar att när situationen var som värst upphandlades transporter utan att veta vad priset skulle landa på. Men under sommaren 2021 lugnade sig situationen trots allt och varuägare menar att det har blivit lättare att få tag på transporter men att de får räkna med både högre priser och längre leveranstider (Aftonbladet, 2021).

3.3 Sverige har varit relativt förskonat

Men effekterna har inte bara märkts globalt, också regionala sträckor har påverkats. I Skandinavien och vid de stora omlastningsnaven i Hamburg och Rotterdam har fartygen i flera fall inte hunnit lasta fullt utan istället gått halvtomma till nästa hamn, något som påverkat godsägarna (Transport och logistik, 2021a).

Sverige har påverkats vilket också märkts i kvoten mellan lastade och lossade containrar (med last) i svenska hamnar. Kvoten växte till drygt 1, i början av 2020, vilket innebar en ny toppnotering sedan början av 2015. Svensk import minskade mer än exporten (Trafikanalys, 2021b) och det fanns inte tillräckligt många containrar för exporten, vilket ledde till att tomcontainrar skeppades från andra delar av Europa till Sverige för att återskapa balans i systemet (Trafikanalys, 2020).

Containersituationen har också påverkat möjligheten att starta ny trafik. Ett exempel är containerpendeln som var tänkt att gå mellan Stockholm Norvik och Västerås men som pausades redan efter första turen i juni. Detta berodde delvis på containersituationen (Sjöfartstidningen, 2021).

Samtidigt menar Göteborgs hamn att man lyckats hålla en jämn balans mellan import- och exportvolymerna, något som gjort att den globala situationen inte avspeglats i lika stor utsträckning i Göteborgs hamn (Göteborgs hamn, 2021). Företrädare för branschorganisationen Sveriges hamnar tecknar en liknande bild; containerbristen har inte haft så stor direkt påverkan på de svenska hamnarna utan balansen mellan in- och utflöde har varit relativt god. Hamnarna har varit öppna under hela perioden och problemen har istället drabbat varuägare som har fått hantera dyrare och mer osäkra transporter.¹

Företrädare för branschorganisationen Svensk sjöfart, som representerar redarnäringen, menar att flera av dess medlemmar påverkats av situationen men konstaterar samtidigt att containertrafiken endast utgör ett segment av flera inom sjöfarten. Medan containerrederier för tillfället möter en mycket god efterfrågan så har rederier inom passagerarsegmentet fortfarande en svår situation i sviterna av pandemin. Svensk sjöfart beskriver sakernas tillstånd som en perfekt storm där pandemin orsakat nedstängningar av

¹ Samtal med Eric Tedesjö, Branschchef Sveriges hamnar och infrastruktur 221122.

hamnar samtidigt som efterfrågan på konsumtionsvaror är hög. Till detta adderas att de förutvarande containerpriserna förmodligen varit väl låga, vilket betyder att dagens prisnivåer upplevs som ännu högre. Framöver väntas en sakta normalisering (1-2 år) i takt med att pandemin klingar av och att nytt tonnage byggs. Prisnivån förmodas dock etableras på en högre nivå, inte minst beroende på åtgärder kopplade till klimatomställningen. Om pandemin fortsätter att leda till problem, såsom nedstängningar och efterfrågestörningar, så kan dagens situation fortsätta även fem år till.²

² Samtal med Anders Hermansson, tf VD Svensk sjöfart 221122.

4 Avslutningsvis

En global oväntad kris, som en pandemi, kan få stora konsekvenser på transportsystemet. Nedstängningar, produktionsstörningar och konsumtionsförändringar har snabbt lett till att en betydande komponent i sjöfartens transportkedja – containertrafiken – hamnat i obalans. Detta har i sin tur skapat en dominoeffekt av leveransproblem världen över. Möjligen har krisen visat att modellen med just-in-time och globala varu- och leveranskedjor inte klarar globala störningar i transportleden särskilt bra. Följden kan bli att tillverkningsindustrin alltmer tar steget att flytta sin produktionskapacitet närmare sin slutmarknad för att korta leveranserna och minska känsligheten.

De stora förlorarna i containerkrisen har framförallt varit varuägare som fått betala mer, vänta längre och jobba hårdare för att få till önskade transporter. Containerrederierna å andra sidan har kunnat dra nytta av den ökade efterfrågan och brist på alternativa transportsätt.

Många är överens om att krisen är långt ifrån över och att högre priser och fortsatta störningar kommer bestå i ett antal år framöver. Krisen kan som sagt komma att rita om kartan för transportbehov när varuägare sprider riskerna och produktion till fler länder och regioner. Men att en stor andel gods skulle byta trafikslag är inte särskilt troligt, framför allt inte på långa transportsträckor, eftersom sjöfarten är ensam om att kunna erbjuda stor kapacitet över långa avstånd. Vad gäller de höga priserna för containerfrakt kommer de rimligen att sjunka ordentligt när pandemin slutligen klingar av, men frågan är om de kommer återgå till nivåerna som rådde 2019. När stormen är över bör transportköpare förbereda sig på en ny verklighet med högre fraktpriser samt en produktions- och leveransmodell som kan behövas ses över.

Referenser

- AFP (2021). *Pandemic drives sea freight prices to record high*. <https://afp.omni.se/pandemic-drives-sea-freight-prices-to-record-high/a/jBVlrw> (Hämtad 2021-09-28)
- Affärsvärlden (2021) *FN-rapport: Stigande fraktkostnader riskerar öka priser på konsumentvaror med 10%*. <https://www.affarsvarlden.se/artikel/fn-rapport-stigande-fraktkostnader-riskerar-oka-priser-pa-konsumentvaror-med-10> (Hämtad 2021-11-30)
- Aftonbladet (2021a) *Ikea flaggar för höjda priser*. <https://www.aftonbladet.se/minekonomi/a/8QOAmA/ikea-flaggar-for-hojda-priser> (Hämtad 2021-12-02)
- Aftonbladet (2021b). *Skyhöga containerpriser hotar svenska företag*. <https://www.aftonbladet.se/minekonomi/a/L56Jp9/skyhoga-containerpriser-hotar-svenska-foretag> (Hämtad 2021-09-28)
- Aftonbladet, (2020). *Nästan dubbelt upp för Hapag-Lloyd*. <https://www.aftonbladet.se/minekonomi/a/3JlkmM/nastan-dubbelt-upp-for-hapag-lloyd> (Hämtad 2021-10-07)
- Aktiellt (2021). *Mycket medvind för Maersk*. https://www.swedbank-aktiellt.se/2021/juni/mycket_medvind_for_maersk.csp (Hämtad 2021-10-07)
- CNBC (2021). *An “aggressive” fight over containers is causing shipping costs to rocket by 300%*. <https://www.cnbc.com/2021/01/22/shipping-container-shortage-is-causing-shipping-costs-to-rise.html> (Hämtad 2021-09-20)
- Container News (2021). *IKEA begins buying containers and chartering ships as delays plague shipping*. <https://container-news.com/ikea-begins-buying-containers-and-chartering-ships-as-delays-plague-shipping/> (Hämtad 2021-09-28)
- CPB World Trade Monitor August 2021
- DN (2021). *Coronadrabbade hamnar i Kina kan påverka Svensk julhandel*. <https://www.dn.se/ekonomi/coronadrabbade-hamnar-i-kina-kan-paverka-svensk-julhandel/> (2021-10-08)
- Drewry - Service Expertise - World Container Index - 11 Nov
- Freightos Baltic Index (u.å.). *Freightos Baltic Index (FBX): Global Container Freight Index*. <https://fbx.freightos.com/> (Hämtad 2021-09-14)
- Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Göteborgs hamn (2021). *Störst blir större – Göteborgs hamn tar marknadsandelar.*

<https://www.goteborgshamn.se/press/pressmeddelanden/storst-blir-storre--goteborgs-hamn-tar-marknadsandelar/> (Hämtad 2021-10-05)

Kalgora, B och Christian, T. (2016). *The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis.*

Lloyds list (2021). *The regulators' view of container chaos* [Podcast].

<https://soundcloud.com/user-762275282/the-lloyds-list-podcast-the-regulators-view-of-container-chaos> (Hämtad 2021-10-07)

Riksbanken (2021). *Penningpolitisk rapport juli 2021*

Ship Technology (2021). *Global shipping container shortage: the story so far.* <https://www.ship-technology.com/features/global-shipping-container-shortage-the-story-so-far/> (Hämtad 2021-09-28)

Sjöfartstidningen (2021). *Nya containerpendeln satt på paus.*

<https://www.sjofartstidningen.se/nya-containerpendeln-satt-pa-paus/> (Hämtad 2021-10-11)

Sjöfartsverket (2020). *Skandiaporten.*

<https://www.sjofartsverket.se/sv/farledsprojekt/skandiaporten/> (Hämtad 2021-09-28)

Skogsindustrierna (2020). *Störst störningar i sjötransporterna.*

<https://www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2020/04/Storst-storningar-i-sjotransporterna/> (Hämtad 2021-09-28)

Trafikanalys (2021a). *Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender.* PM 2021:4.

https://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm2021_4-transporter-och-resande-i-en-postpandemisk-varld---trender-och-mottrender.pdf (Hämtad 2021-10-07)

Trafikanalys (2021b). *Godsflöden under coronapandemins första halvår.*

Rapport 2020:14. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_14-godsfloden-under-coronapandemins-forsta-halvar.pdf (Hämtad 2021-09-28)

Trafikanalys (2020). *Oro, anpassning och nya beteendemönster –*

godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg. Rapport 2020:15. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_15-oro-anpassning-och-nya-beteendemonster2.pdf (Hämtad 2021-09-28)

Trafikanalys (2019). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019*. Rapport 2019:10.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_10-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2019.pdf (Hämtad 2021-09-28)

Transport och logistik (2021a). *Containerbristen kan vara kvar i årtal*.
<https://www.transportochlogistik.se/index.php/20210912/13257/containerbristen-kan-vara-kvar-i-aratal> (Hämtad 2021-09-28)

Transport och logistik (2021b). *Brist på containrar kan skapa höjda konsumentpriser*.
<https://www.transportochlogistik.se/20210512/12565/brist-pa-containrar-kan-skapa-hojda-konsumentpriser> (Hämtad 2021-09-28)

Transportnytt (2021). *Här är krisen som slagit hårdare än fartygshaveriet i Suezkanalen*. <https://transportnytt.se/nyheter/har-ar-krisen-som-slagit-hardare-an-fartygshaveriet-i-suezkanalen> (Hämtad 2021-10-08)

Transportnytt (2018). *Tre containerallianser tar över haven*.
<https://transportnytt.se/nyheter/tre-containerallianser-tar-oever-haven> (Hämtad 2021-09-28)

UNCTAD (2020). *Review of maritime transport 2019*.
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf (Hämtad 2020-02-21)

UNCTAD stat (u.å.). *Container port throughput, annual*.
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx> (Hämtad 2021-10-08)



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503