



**CHALMERS**

# Återhämtning av kryssningsbranschen efter Covid-19-pandemin

Rapport om kryssningspassagerarnas vilja att kryssa igen

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

JOEL ASPENSTRÖM  
LUKAS BORG

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

---

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2021



# Återhämtning av kryssningsbranschen efter Covid-19 pandemin

Rapport om kryssningspassagerarnas vilja att kryssa igen

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

JOEL ASPENSTRÖM  
LUKAS BORG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper  
*Avdelningen för maritima studier*  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2021

## **Återhämtning av kryssningsbranschen efter Covid-19 pandemin**

Rapport om kryssningspassagerarnas vilja att kryssa igen

JOEL ASPENSTRÖM

LUKAS BORG

© Joel Aspenström, 2021

© Lukas Borg, 2021

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Göteborg, Sverige 2021

# FÖRORD

Chalmers tekniska högskola, sjökaptensprogrammet.

Sjökaptensprogrammet är ett fyraårigt program för blivande sjöbefäl. Programmet blandar teoretiska studier med praktik ute på fartyg. Detta för att ge studenten en så god inblick som möjligt inom industrin och dess olika grenar.

Detta examensarbete skrevs samtidigt som Covid-19 pandemin pågick. För oss som blivande sjöbefäl har det varit skrämmande att se hela kryssningsbranschen stanna upp till följd av denna pandemi. Under 2020 var Covid-19 pandemin ett samtalsämne på allas läppar. Det kändes därför självklart för oss att välja ett ämne som berörde just hur denna pandemi påverkar kryssningsbranschen som vi mer och mer börja förstå och vara en del av. Examensarbetet sträckte sig från hösten 2020 till vårkanten 2021.

Rapportens författare vill ge ett stort tack till vår handledare Johan Magnusson för hans engagemang och kloka synpunkter. Vi vill även tacka familj och vänner som bidragit med tips under skrivprocessens gång samt att de velat korrekturläsa texterna.

# Återhämtning av kryssningsbranschen efter Covid-19 pandemin

Rapport om kryssningspassagerarnas vilja att kryssa igen

JOEL ASPENSTRÖM

LUKAS BORG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

## SAMMANDRAG

I slutet av 2019 började viruset Covid-19 spridas som en löpeld över världen. Spridningen av detta virus kom att utveckla sig till en pandemi som på många sätt påverkade sjöfartsnäringen och i synnerhet kryssningsnäringen. Denna rapport ämnar med hjälp av en kvantitativ internetbaserad enkätundersökning undersöka huruvida tidigare kryssningspassagerares syn på kryssning har förändrats. Arbetet utförs på Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Några intressanta resultat framkom efter utförd undersökning. Bland annat önskade passagerarna mycket transparens gällande rederiernas rutiner och förhindrande åtgärder av smittspridning ombord. Ytterligare ett resultat som besvarade rapportens huvudfrågeställning var att kryssningsresenärernas vilja till att åka på kryssning verkade ha minskat något. Enligt rapportens författare ansågs detta resultat inte överraskande. Däremot ansågs det mer överraskande hur lite förtroendet för rederierna minskat. Resultaten av rapporten är av betydelse då de påvisar den generella trenden inom kryssningsindustrin och ger rederier en form av marknadsundersökning för att på bästa sätt kunna gå sina kunder till mötes. Viktiga avgränsningar som gjorts i rapporten är att den enbart fokuserar på tidigare kryssningsresenärer. Detta för att kunna tillförlitliga perspektiv både innan och efter Covid-19. Ytterligare avgränsningar är att den internetbaserade enkäten skrevs på engelska och därmed inte kan förväntas nå ut till alla tidigare kryssningspassagerare.

**Nyckelord:** Covid-19, pandemi, kryssning, kryssningsindustri, smittsamma sjukdomar.

# Återhämtning av kryssningsbranschen efter Covid-19 pandemin

Rapport om kryssningspassagerarnas vilja att kryssa igen

JOEL ASPENSTRÖM

LUKAS BORG

Department of Mechanics and Maritime Sciences

Chalmers University of Technology

## ABSTRACT

Under the later part of 2019 the Covid-19 pandemic spread across the world. This pandemic affected in many ways the shipping industry och particularly the cruising industry. By the help of a quantitative web-based questionnaire the purpose of this report is to examine whether or not former cruising passengers view on the cruising industry have changed. The work is performed on Chalmers University of Technology in Gothenburg.

Some interesting results that emerged after completing the survey is that the passengers wish to receive a lot of transparency regarding the shipping companies' routines when it comes to prevention of a contagious disease onboard. Another result which answers the main question of the thesis was that the cruising passengers will to go on a cruise seems to have been reduced. This was not a surprising development according to the authors of the thesis but something that was surprising was the fact that how little the trust had reduced looking at the average. The results of the thesis are of importance since they show the general trend within the cruising industry and gives them a form of market research and be able to please their customers. Important boundaries which have been made within the thesis is that it only focuses on former passengers of cruises. This makes the perspectives reliable both before and after Covid-19. Another boundary is that the web-based questionnaire was written in English and can not therefore be expected to cover all cruise ship passengers. The report is written in Swedish.

**Keywords:** Covid-19, pandemic, cruise, cruising industry, infectious diseases.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Inledning.....  | 1  |
| 1.1   | Bakgrund .....  | 1  |
| 1.2   | Syfte.....  | 3  |
| 1.2.1 | Frågeställning .....  | 3  |
|       | Underfrågor .....   | 4  |
| 1.2.2 | Avgränsningar .....   | 4  |
| 2     | Teori .....   | 5  |
| 2.1   | Socialt lärande .....   | 5  |
| 2.2   | Katastrofpsykologiskt perspektiv .....  | 5  |
| 3.    | Metod .....   | 7  |
| 3.1   | Kvantitativa webbaserade enkäter .....  | 7  |
| 3.2   | Analys av resultat .....  | 7  |
| 3.3   | Etiska överväganden.....  | 7  |
| 3.4   | Begrepp.....  | 8  |
| 4.    | Resultat.....   | 9  |
| 4.1   | Svarsfrekvens.....  | 9  |
| 4.2   | Har tidigare kryssningspassagerare påverkats i sin långsiktiga vilja att åka på kryssning med tanke på Covid-19 pandemin och kommande pandemiska smittor? ..... | 9  |
| 4.3   | Hur har tidigare kryssningspassagerares förtroende för kryssningsrederierna påverkats av Covid-19 pandemin? .....   | 11 |
| 4.4   | Vill tidigare kryssningspassagerare ha information i större utsträckning om rutiner vid misstanke om utbrott av smittsamma sjukdomar ombord?.....               | 12 |
| 4.5   | Har rädslan för att smittas av en smittsam sjukdom under en kryssning ökat hos tidigare kryssningspassagerare efter Covid-19?.....                              | 13 |
| 4.6   | P-värde och medelvärde .....  | 15 |
| 5.    | Diskussion .....  | 17 |
| 5.1   | Har tidigare kryssningspassagerare påverkats i sin långsiktiga vilja att åka på kryssning med tanke på Covid-19 pandemin och kommande pandemiska smittor? ..... | 17 |
| 5.2   | Hur har tidigare kryssningspassagerares förtroende för kryssningsrederierna påverkats av Covid-19 pandemin? .....   | 17 |
| 5.3   | Vill tidigare kryssningspassagerare ha information i större utsträckning om rutiner vid misstanke om utbrott av smittsamma sjukdomar ombord?.....               | 18 |
| 5.4   | Har rädslan för att smittas av en smittsam sjukdom under en kryssning ökat hos tidigare kryssningspassagerare efter Covid-19?.....                              | 18 |
| 5.5   | P-värde och medelvärde .....  | 18 |
| 5.6   | Metoddiskussion.....  | 19 |
| 6.    | Slutsatser .....  | 21 |
| 6.1   | Rekommendationer till fortsatt arbete .....   | 21 |



|  |    |
|--|----|
| Källförteckning.....                     | 22 |
| Bilaga 1 <i>Bilaga 1. Sid 1(5)</i> ..... | 1  |

## FIGURFÖRTECKNING

|   |    |
|---|----|
| <b>Figur 1</b> , Albert Banduras teori om socialt lärande .....   | 5  |
| <b>Figur 2</b> , cirkeldiagram som visar geografisk fördelning. ....  | 9  |
| <b>Figur 3</b> , diagram som visar hur ofta människor åker och vill åka på kryssning .....                              | 10 |
| <b>Figur 4</b> , diagram som visar hur många veckor deltagarna var och vill åka på kryssning. ....                      | 10 |
| <b>Figur 5</b> , diagram som visar deltagarnas förtroende för rederierna. ....  | 11 |
| <b>Figur 6</b> , diagram som visar deltagarnas inställning till att vilja ha information om smittspridning ombord. .... | 12 |
| <b>Figur 7</b> , diagram som visar hur rädda deltagarna är för att bli smittade av en smittsam sjukdom ombord.....      | 13 |
| <b>Figur 8</b> , diagram som visar hur människor bosatta i Europa svarade på frågorna 6 & 11. ....                      | 14 |
| <b>Figur 9</b> , diagram som visar hur deltagare bosatta i Nordamerika svarade på frågorna 6 & 11. ....                 | 14 |
| <b>Figur 10</b> , diagram som visar hur deltagare bosatta i Oceanien svarade på frågorna 6 & 11... ..                   | 15 |
| <b>Figur 11</b> , tabell som visar P-värde och medelvärde på de frågor där det är tillämpningsbart. ....                | 15 |

# 1 INLEDNING

Dagens kryssningsfartyg kan ta ombord ett stort antal passagerare och besättningsmedlemmar som under sin sjöresa vistas inom trånga utrymmen, med andra ord: perfekta förhållanden för smittspridning av olika typer av sjukdomar. (Rocklöv, 2020).

Tjugonde januari 2020 avgick kryssningsfartyget Diamond Princess ifrån Port of Yokohama. Många av de 2666 passagerarna hade planerat att fira det kinesiska nyåret ombord men de hade ingen aning om den katastrof som skulle drabba dem. 1 februari blev kaptenen kontaktad av "Hongkong Department of Health" om att en tidigare passagerare som gick av fartyget 25 januari testats positivt för Covid-19. Kaptenen fick då information om att det fanns risk för smittspridning ombord men kryssningen fortgick precis som vanligt. Tredje februari anlände fartyget tillbaka till Port of Yokohama där de japanska myndigheterna försatte fartyget i karantän och förbjöd alla ombord att gå av fartyget. Samtliga passagerare testades för Covid-19 och när provsvaren kom tillbaka visade det sig att tio personer testades positivt. Alla passagerare tvingades vistas i sina hytter 23 timmar om dygnet och många beskrev det som ett fängelse. Tjugosjunde februari hade samtliga passagerare lämnat fartyget. Totalt bekräftades 712 fall av Covid-19 ombord och 14 personer miste livet. (Rocklöv, 2020).

Ytterligare ett exempel på smittspridning ombord utspelade sig i september 2000. Då seglade ett kryssningsfartyg med cirka 1100 passagerare ombord mellan Sydney och Nouméa (Nya Kaledonien). Något oturligt sammanträffade detta med en högsäsong av influensa i Sydney och ett allvarligt utbrott av influensa A och B bröt ut ombord. Totalt lades 40 personer in på sjukhus när de ankom till Nouméa, varav två personer miste livet. Ett läkarteam skickades ombord för att utreda i hur stor utsträckning passagerarna var drabbade. Deras utredning visade att samtliga passagerare som deltog i studien hade lidit av influensaliknande symtom och/eller uppsökt läkare för sina besvär. (Brotherton, 2003).

Detta är ett par exempel på olika virusutbrott ombord på kryssningsfartyg. Under Covid-19 pandemin har många ombordvarande passagerare drabbats hårt. På grund av både globala och regionala restriktioner kring resande har många kryssningsrederier tvingats reducera och ofta ställa in sina kryssningar. Rederierna har även vid vissa fall reducerat sin flotta för att hantera uteblivna kryssningsintäkter.

Med denna insikt om hur smittspridning har hanterats ombord innan Covid-19 syftar denna rapport undersöka hur tidigare kryssningspassagerares långsiktiga vilja att åka på kryssning ser ut efter Covid-19 pandemin med hjälp av kvantitativa formulär.

## 1.1 Bakgrund

### Covid-19

Under slutet av 2019 drog viruset SARS-CoV-2 officiellt döpt till Covid-19 över världen och utvecklades snabbt till en pandemi. Covid-19 uppstod troligen på en djurmarknad i Wuhan i Hubei-provinsen i Kina. (A.Rothana Siddappa et al.). Covid-19 är en luftvägssjukdom som sprids genom droppsmitta från människa till människa. Dock kan vissa mutationer även spridas från djur till människa. Covid-19 har en uppskattad och grovräknad mortalitet i Sverige på 4,3 procent hos individer över 70 år och 0,1 procent hos individer under 70 år (Folkhälsomyndigheten 2020). Det är svårt att få ett globalt genomsnitt kring mortaliteten av Covid-19 då länder har skilda rutiner och strategier för att bokföra dödsfall. Covid-19 har en inkubationstid på mellan 2–14 dagar och kan ge allt från lindriga symptom så som snuva, halsont, feber till akuta andningssvårigheter, mycket hög feber och i värsta fall döden. (Folkhälsomyndigheten 2020).

## **Tidigare pandemier**

Det har uppstått en mängd tidigare pandemier genom historien. Vissa har gått till historien så som spanska sjukan och digerdöden medan andra är mindre ihågkomna. Ett kännetecken för de senaste pandemierna som uppstått är att de efter den initiala pandemifasen ofta tar över som en form av säsongsinfluensa. Nedan kommer de fyra senaste pandemierna under 1900-talet och tidigt 2000-tal att listas. (Folkhälsomyndigheten 2020)

### ***Spanska sjukan***

Spanska sjukan A(H1N1) skördade mellan åren 1918 och 1920 globalt ungefär 50 miljoner människoliv. Detta är den virussjukdom som under en pandemi dödat mest människor. Alla som avled av sjukdomen var i stort sett under 45 år. (Folkhälsomyndigheten 2020)

### ***Asiaten***

Pandemin ”Asiaten” A(H2N2) spreds över världen 1957. Detta virus trängde undan det nu etablerade säsongsinfluensaviruset A(H1N1). Cirka 5 miljoner människor världen över dog i denna pandemi. Även här var det företrädesvis unga som dog. (Folkhälsomyndigheten 2020)

### ***Hong Kong-pandemin***

Hong Kong-pandemin A(H3N2) uppstod 1968 och skördade 1 miljon människoliv i dess initiala pandemifas. Denna pandemi drabbade i huvudsak äldre människor. A(H3N2) existerar fortfarande som en av säsongsinfluensorna runt om i världen. (Folkhälsomyndigheten 2020)

### ***Pandemin 2009***

År 2009 spreds ett virus A(H1N1)pdm09 med sitt ursprung i Mexiko över världen. Detta virus fick officiellt namnet fågelinfluensan. Någon exakt dödsiffra finns inte gällande detta virus men räknas precis som Hong Kong-pandemin som en återkommande säsongsinfluensa. (Folkhälsomyndigheten 2020)

## **Ekonomi**

Den globala världsekonomin har ökat mångfald sedan början på 1900-talet. Detta är ett resultat av att många av världens länder kommit långt i sin industrialiseringsprocess. Denna industrialisering och ökad produktionsförmåga resulterade i sin tur i kraftigt ökad handel världen över. Länder var nu inte tvungna att vara självförsörjande på alla dess varor utan kunde räkna med att komma över dessa via handel. (Karlsson, 2003). 1900-talet var ett turbulent århundrade som innefattade hela två världskrig. Både första och andra världskriget var två omfattande globala konflikter som påverkade världsekonomin negativt. En majoritet av dessa länder blev under krigen påverkade negativt ekonomiskt men återhämtade sig vanligen efter krigens slut. Ny teknik framtagen under dessa krig låg oftast till grund för denna återhämtning. Den ekonomiska utvecklingen var särskilt stor efter andra världskriget och den ekonomiska arenan var nu mycket annorlunda. Det brittiska imperiet var nu omsprunget av USA både gällande befolkning, produktionsmedel och kapital samt att världen stod för en ny polarisering i och med kalla kriget. Denna uppdelning präglade världen från sent 1940-tal till tidigt 1990-tal. Efter östblocket föll ökade handeln explosionsartat och har fram till skrivande stund fortsatt öka i en jämn takt med ett fåtal ekonomiska nedgångar med jämna mellanrum. (Hobsbawm, 1997).

## **Globalisering**

Något som har bidragit mycket till det senaste årets ekonomiska tillväxt är den ökade globaliseringen. Ökad globalisering innebär att tankar, idéer, varor och människor rör sig friare

än tidigare. Detta har bidragit till att nya marknader för länder och företag öppnats och på så sätt genererat ekonomiskt kapital både i det land varan säljs och det land varan kommer ifrån. En ökad globalisering har även inneburit en generell trend mot mer demokratiska samhällen. Denna trend kan tillskrivas det faktum att demokratiska värderingar kan räknas som en transportvara och som en biprodukt av utökad handel med redan utvecklade demokratier. Dessa nya eller gamla demokratier tenderar i regel att vara relativt köpstarka jämfört med mer auktoritära stater eller föregångare och bidrar därmed till ökat ekonomiskt välstånd. (Andersson, 2001).

## **Rörelsemönster**

Med ökat ekonomiskt välstånd och en mer global värld har rörelsemönstret för en stor del av jordens befolkning förändrats kraftigt. Från att de flesta människor, även i världens mer ekonomiskt utvecklade länder, i början på 1900-talet sällan lämnade sin hembygd till att en stor majoritet idag har lämnat landets gränser ett flertal gånger. Detta nya sätt att röra sig globalt har sin grund både i professionella resor och rena semesterresor. Efter andra världskriget har det vuxit fram ett flertal organisationer som främjar ökad handel och resande mellan länder. Två exempel på organisationer som möjliggör ökat resande är Europeiska unionen och Brittiska samväldets samarbete som garanterar fri rörlighet och mindre reglerad handel mellan länder. (Andersson, 2001).

## **Kryssningens historia**

Kryssning som rese- och semesterform har existerat sedan romarriket i form av privata fartyg för rika och förmögna. Den mer moderna formen av kryssning som ses mest av i har sitt ursprung från början av 1900-talet. Det första kommersiella kryssningsfartyget som öppnade kryssning för en större marknad var Prinzessin Victoria Luise som började segla för Hamburg-Amerikalinjen år 1900. (*The New York Times 1906*). Passagerarantalet växte sakta men säkert under århundradet, från 241 passagerare ombord på Prinzessin Victoria Luise till flera tusen ombord på dagens moderna kryssningsfartyg. Kryssning har sedan början av 1900-talet gått från att vara reserverat för mer välbärgade personerna i samhället till i dag där kryssning är inriktad på ett flertal olika inkomstgrupper.

## **Kryssning idag**

Kryssning är idag en mycket stor industri som omsätter miljardtals dollar. År 2019 reste drygt 25 miljoner människor med kryssningsfartyg. (Statista, 2021). Dagens kryssningsindustri är en global industri som är världsomspännande med kryssningar från Karibien till Antarktis. Som nämnts ovan är kryssningsindustrin idag inte bara ämnat för rika och välbärgade utan det finns kryssningsmöjligheter för de flesta samhällsklasser. Det finns idag även stor skillnad på längden av olika kryssningar, från kryssning som sträcker sig över några dagar till transkontinentalkryssningar.

## **1.2 Syfte**

Syftet med denna rapport är att undersöka huruvida Covid-19 pandemin har påverkat den långsiktiga inställningen hos tidigare kryssningspassagerare till att åka på kryssning.

### **1.2.1 Frågeställning**

- Har tidigare kryssningspassagerare påverkats i sin långsiktiga vilja att åka på kryssning med tanke på Covid-19 pandemin och kommande pandemiska smittor?

### **Underfrågor**

- Hur har tidigare kryssningspassagerares förtroende för kryssningsrederierna påverkats av Covid-19 pandemin?
- Vill tidigare kryssningspassagerare ha information i större utsträckning om rutiner vid misstanke om utbrott av smittsamma sjukdomar ombord?
- Har rädslan för att smittas av en smittsam sjukdom under en kryssning ökat hos tidigare kryssningspassagerare efter Covid-19?

### **1.2.2 Avgränsningar**

Denna rapport avhandlar i första hand tidigare kryssningsresenärers resmönster gällande kryssning och är därför inte riktad till nya kryssningsresenärer, dvs resenärer som aldrig har varit på kryssning tidigare. Motiveringen till detta är att kunna jämföra eventuella resmönster före och efter Covid-19 pandemin utan att behöva ta hänsyn till eventuella tankegångar eventuella nya resenärer har i pandemins fotsår.

Då rapporten har en väldigt internationell karaktär med enkätsvar från en stor del av världen är det svårt att dra några slutsatser för nationella kryssningsmarknader. Denna internationella avgränsning motiveras med att få ett statistiskt underlag representativt för den globala kryssningsmarknaden.

Ytterligare en avgränsning är att enkäten är skriven på engelska och då inte kan sägas vara helt universell då det är en andel av kryssningsresenärerna som inte kan tala eller läsa engelska. Motiveringen till denna avgränsning är att enbart inkludera engelskspråkiga resenärer var av språkliga skäl. Detta då ingen av rapportens författare kunde garantera enkätens kvalitet på annat språk än engelska och svenska.

Rapporten avser även i första hand aktiva kryssningspassagerare, personer som är insatta i utbudet och kryssningsindustrin. Denna rapportens huvudsyfte är att dokumentera eventuella trender inom den globala kryssningsmarknaden och är därmed inte regionsspecifik.

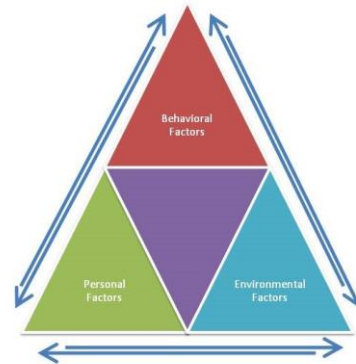
## 2 TEORI

Denna rapport hämtar sin grundstomme kring hur smittspridning sker ombord på kryssningsfartyg och de effekter influensaliknande sjukdomar kan ha ombord på ett kryssningsfartyg från ett flertal tidigare forskningsartiklar och rapporter. Dessa rapporter och artiklar behandlar i olika grad och utsträckning både hur smittspridning sker ombord (*Wikswa et al., 2011*) samt hur eventuell smittspridning kan bromsas (*Millman et al., 2015*).

Denna rapport avser att primärt använda dessa källor för att skapa förståelse kring hur tidigare smittor uppstått och hanterats ombord. Rapportens resultat och slutsats avser inte att kopplas till ovan nämnda rapporter då denna rapport avser att vara mer marknadsundersökande gällande viljan att åka på kryssning efter Covid-19. Rapporten ämnar diskutera vilka åtgärder och rutiner rederierna kommer att vidta efter Covid-19 pandemin för att säkerställa passagerares trygghet under kommande smittutbrott ombord. Rapporten kommer att använda ovan nämnda vetenskapliga artiklar som en måttstock för eventuella nya rutiner ombord.

### 2.1 Socialt lärande

Passagerares beteende ombord gällande yttre faktorer som smittspridning kan kopplas till Albert Banduras teori om socialt lärande. Som figur 1 demonstrerar så påvisar denna teori samspelet mellan teori och omvärld samt hur dessa påverkar varandra. Då omvärlden varierar förändras även människors beteende för att anpassa sig till en ny omgivning. Ett exempel på detta är social distansering som många länder har tillämpat gällande att förhindra spridning av Covid-19. Även personliga faktorer kan påverka ett beteende över lång sikt. I kontexten av en pandemi så kan personliga faktorer vara allt från att en närstående blir smittad till att individer så som vänner sätter sitt umgängesliv på paus och på så sätt påverkar personers sociala beteende (Bandura et al, 1977). Enligt Banduras teori påverkar yttre faktorer (bortom människors absoluta närhet), personliga faktorer och beteende alla varandra. Ett exempel på detta inom sammanhanget kryssning och pandemi kan vara att eventuella anlöpningsländer stänger ner sina hamnar för passagerare (yttre faktorer). Detta kan i sin tur resultera i att passagerarna undviker att vistas i utrymmen tillsammans med många andra (personliga faktorer) och har på så sätt även ändrat sitt beteende för att förhindra att bli smittad.



**Figur 1, Albert Banduras teori om socialt lärande**

*Kommentar: Illustration som visar hur de tre faktorerna som Albert Bandura beskriver hänger ihop med varandra. Från "Self-Efficacy And Social Cognitive Theories". Av Redmond B. F. Atlassian Confluence.*

### 2.2 Katastrofpsykologiskt perspektiv

Pandemier kan även beskrivas ur ett katastrofpsykologiskt perspektiv då de i många fall kan jämföras med mer traumatiska händelser såsom naturkatastrofer, krig, hungersnöd med mera. Pandemier har i egenskap av att vara ett osynligt hot en potential att vara ytterst stressande och ångestframkallande hos delar av befolkningen då faran är mer abstrakt än förslagsvis en

naturkatastrof. Ytterligare en stressande faktor för många är hur faran hanteras och osäkerheten kring hur enskilda individer kan skydda sig själva och sin omgivning. Att skydda sig från exempelvis en översvämning är mycket mindre abstrakt än att skydda sig mot ett osynligt virus. (Hoffman, 2020).



## **3. METOD**

Inledningsvis gjordes sökningar efter vetenskapliga artiklar för att skapa en bakgrund och teoridel kring ämnet som denna rapport berör. De sökmotorer som användes till detta var Chalmers Bibliotek och Google Scholar samt facklitteratur av olika slag, inhämtat antingen via bibliotek eller köpt av rapportens författare.

### **3.1 Kvantitativa webbaserade enkäter**

Rapportens målpopulation var väldigt stor och författarna valde kvantitativa webbaserade enkäter som den huvudsakliga metoden. Dessa enkäter utformades för att ge rapportens författare ett brett underlag för att kunna besvara rapportens syfte och frågeställningar. Detta underlag analyserades därefter med en deskriptiv ansats. Där det var möjligt skapades frågor där svarsalternativen följde en Likertskala. Skapandet av enkätfrågorna baserades utifrån rapportens syfte och frågeställningar för att kunna styrka rapportens resultat. Uppbyggnaden av enkätfrågorna bestod av ett före- och efterperspektiv för att effektivisera analyseringen. Enligt Ejlertsson (2014) är svarsfrekvensen ofta låg vid webbaserade enkäter och denna enkät riktades till en stor publik. Den publik rapporten riktades mot hittades via Facebookgrupper där kryssningsintresserade människor interagerade med varandra. Enkäten marknadsfördes i dessa Facebookgrupper. Målpopulationen till rapporten var människor som tidigare åkt på kryssning. Urvalsmetoden som rapporten använde sig av var en stickprovsundersökning. (Ejlertsson, 2014).

### **3.2 Analys av resultat**

Stickprovsundersökningen gav webbenkäten svar på studiens frågor som sedan generaliserades till att med viss sannolikhet gälla hela målpopulationen. Insamlade data bearbetades i Microsoft Excel och presenteras i rapporten som deskriptiv statistik och även med inslag av sambandsanalyser. Resultaten av enkätfrågorna analyserades genom jämförelser av före- och efterperspektiven för att påvisa tydliga indicier och tendenser. För att visa tydliga skillnader i före- och efterperspektiven presenteras resultaten som tabelldiagram. Rapportens författare utgick i analysen utifrån en nollhypotes. Att deltagarna inte påverkats av Covid-19 pandemin och således svarat likadant på före- och efterperspektiven blev rapportens nollhypotes.

### **3.3 Etiska överväganden**

I undersökningen kan ingen identifieras då frågorna i enkäten utformats på ett sätt som skyddar deltagarna. Samtliga personer som genomförde enkäten blev i förväg informerade om att anonymitet utlovades. De delgavs även information om studiens innehåll och syfte. Enkäten genomgick en etisk granskning av rapportens författare och handledare innan enkäten distribuerades till deltagarna. Samtliga frågor utformades för att undvika olämplig utformning som skulle kunna uppfattas som känsliga, närgångna eller påträngande. (Ejlertsson, 2014).

### 3.4 Begrepp

- Likertskala

Likertskalan är en skala för mätning av inställning och attityder hos respondenter av en given undersökning. Skalan består oftast av en sifferskala där exempelvis 1 står för mycket dåligt och 5 står för mycket bra. Upplösningen på skalan är inte fast utan kan vara flytande för att passa given undersökning, skalan bör dock vara konsekvent genom undersökningen.

- P-värde

P-värde är sannolikheten att ett resultat av en undersökning är slumpmässigt, om p-värdet är lågt, oftast räknat till under 5 betraktas resultatet som signifikant och av vikt.

- Nollhypotes

Nollhypotes menar på eller föreslår att det inte finns något samband mellan observation och fenomen, det vill säga inte något som kräver extra förklaring. Nollhypotesen är även en motsats till en hypotes som förutspår ett samband mellan fenomen och observation.

- Inre motivation

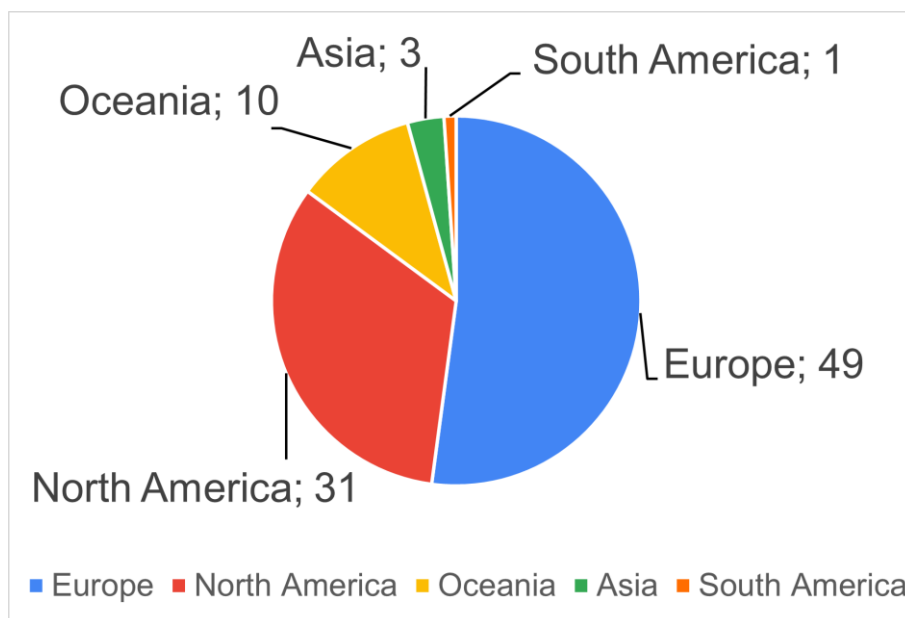
Inre motivation är ett begrepp som beskriver hur personer känner motivation om ett ämne som berör eller påverkar. En inre motivation gör således en person mer villig att delta i det som efterfrågas.

## 4. RESULTAT

### 4.1 Svarsfrekvens

Totalt registrerades 94 deltagare på enkäten och ingen person genomförde testet mer än en gång. Efter att samtliga svar granskats och analyserats var det interna bortfallet obefintligt då samtliga deltagare svarade på alla frågor. Svartsfrekvensen var som förväntat väldigt låg men någon exakt procentuell siffra på det kan ej påvisas då enkäten marknadsfördes på Facebook och det är okänt hur många personer som nåddes av meddelandet. I de grupper där enkäten marknadsfördes fanns cirka 35 000 medlemmar, hur många av de som var faktiska människor och som även nåddes av meddelandet är dock okänt. Med stor sannolikhet var svartsfrekvensen väldigt låg. De 94 deltagarna var geografiskt fördelade på fem världsdelar och antalet personer som var bosatta i varje världsdel går att se i figur 2.

**Figur 2**, cirkeldiagram som visar geografisk fördelning.

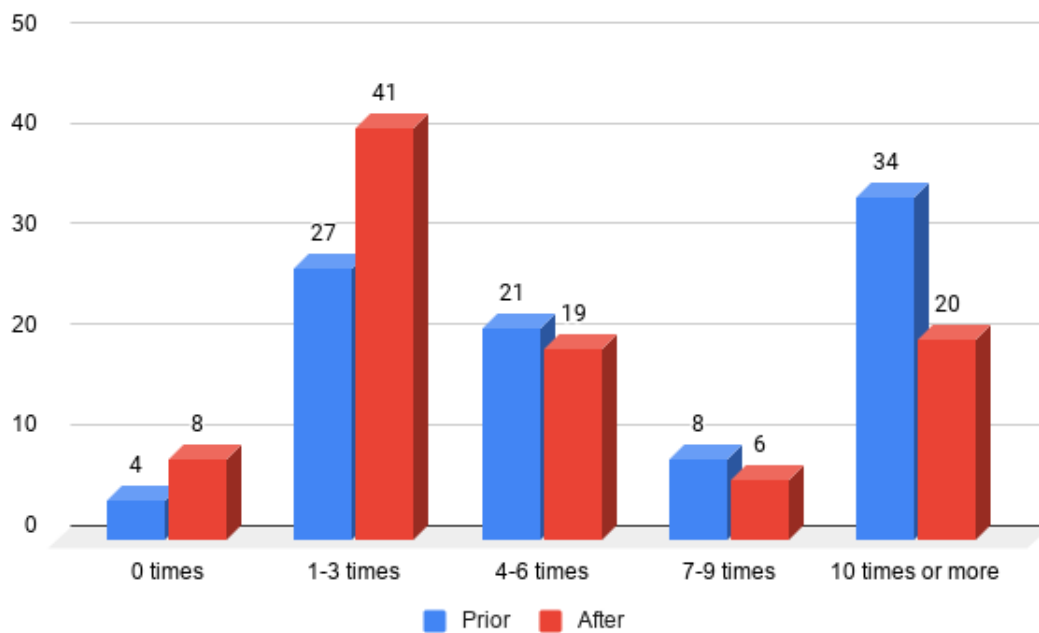


Kommentar: Cirkeldiagram som illustrerar hur den geografiska fördelningen mellan deltagarna i enkäten ser ut. Siffran efter världsdelarna indikerar hur många deltagare som valde det alternativet.

### 4.2 Har tidigare kryssningspassagerare påverkats i sin långsiktiga vilja att åka på kryssning med tanke på Covid-19 pandemin och kommande pandemiska smittor?

- #4 PRIOR COVID-19: during the past 5 years prior to the COVID-19 pandemic, how many times have you been on a cruise?
- #9 AFTER COVID-19: during the coming five years after the Covid-19 pandemic, how many cruises do you think you will go on?

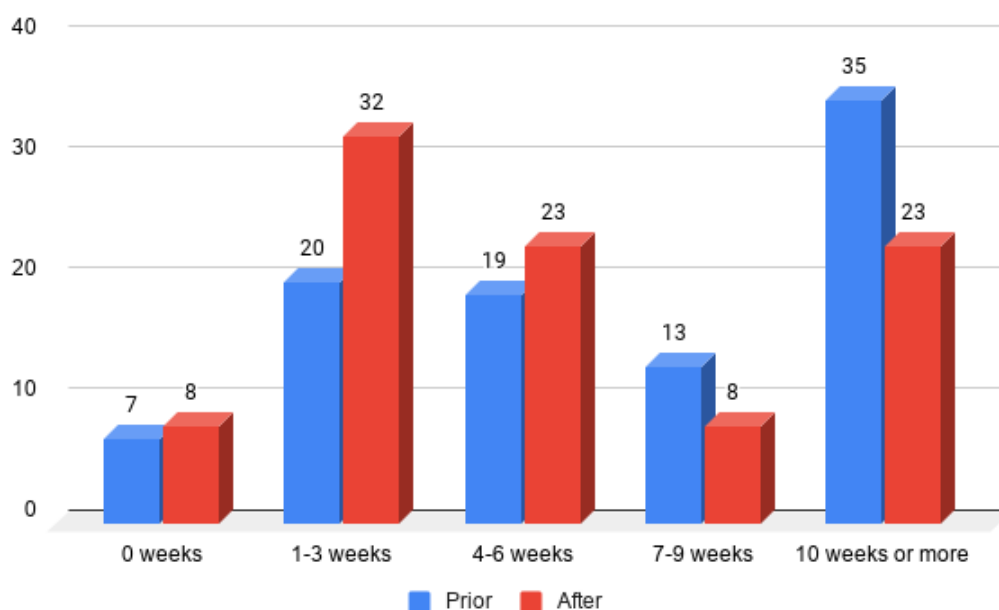
**Figur 3**, diagram som visar hur ofta människor åker och vill åka på kryssning



Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur människor svarade på frågorna 4 & 9. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Blå färg tillhör fråga 4 och röd färg tillhör fråga 9.

- #5 PRIOR COVID-19: during the past 5 years prior to the COVID-19 pandemic, how many weeks have you been on a cruise?
- #10 AFTER COVID-19: during the coming five years after the Covid-19 pandemic, how many weeks do you think you will go on a cruise?

**Figur 4**, diagram som visar hur många veckor deltagarna var och vill åka på kryssning.

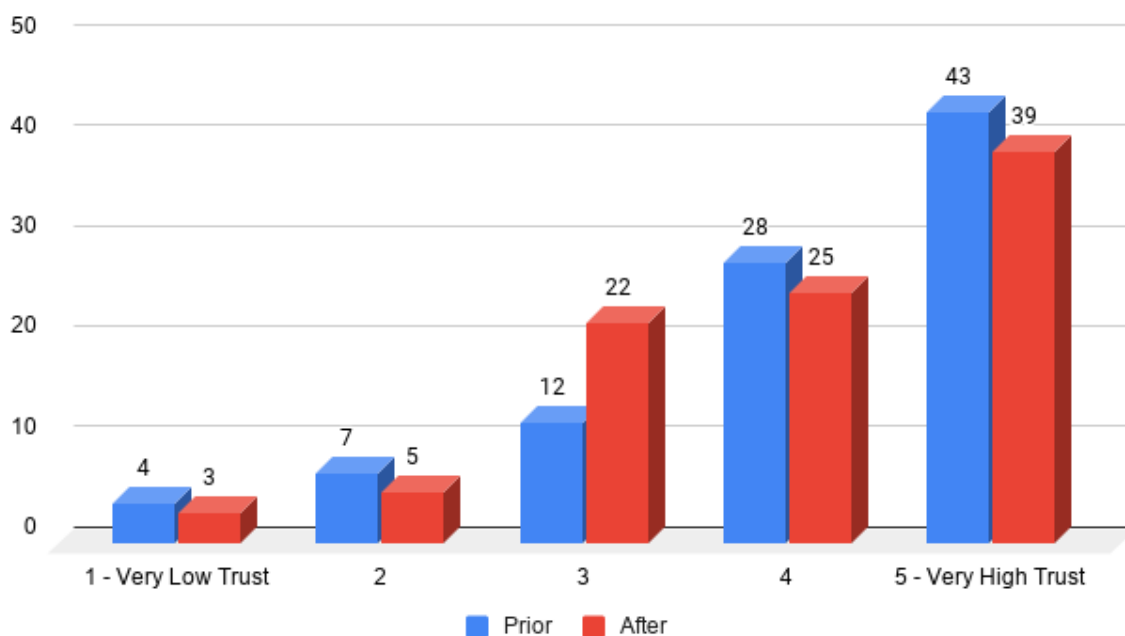


Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur människor svarade på frågorna 5 & 10. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Blå färg tillhör fråga 5 och röd färg tillhör fråga 10.

### 4.3 Hur har tidigare kryssningspassagerares förtroende för kryssningsrederierna påverkats av Covid-19 pandemin?

- #7 PRIOR COVID-19: when on a cruise prior to the COVID-19 pandemic, how much did you trust the cruising companies' routines regarding the passenger's health and well-being concerning contagious infections and diseases?
- #12 AFTER COVID-19: if going on a cruise after the COVID-19 pandemic, how much do you think you will trust the cruising companies' routines regarding the passenger's health and well-being concerning contagious infections and diseases?

Figur 5, diagram som visar deltagarnas förtroende för rederierna.

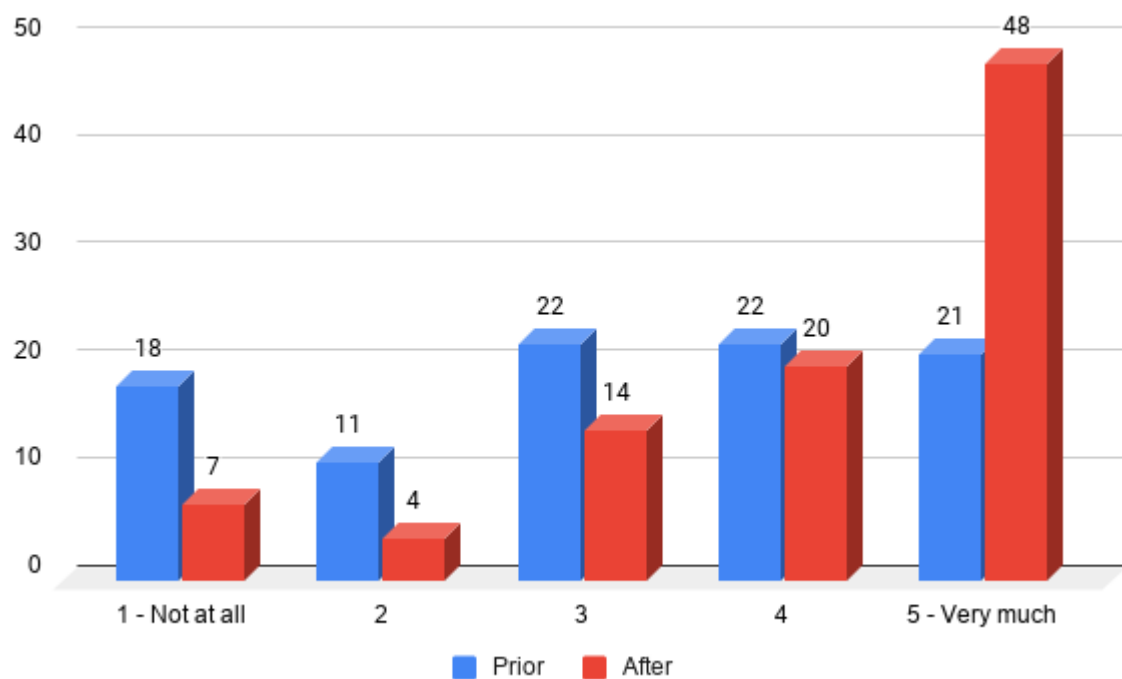


Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur människor svarade på frågorna 7 & 12. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Blå färg tillhör fråga 7 och röd färg tillhör fråga 12. Medelvärde: "före Covid-19" 4,1 och "efter Covid-19" 4,0.

#### 4.4 Vill tidigare kryssningspassagerare ha information i större utsträckning om rutiner vid misstanke om utbrott av smittsamma sjukdomar ombord?

- #8 PRIOR COVID-19: when embarking on a cruise prior COVID-19 pandemic, would you have wanted that the cruising company shared some of their routines and procedures (if any) regarding outbreak of contagious disease onboard?
- #13 AFTER COVID-19: if you go on a cruise after the COVID-19 pandemic, would you like to take part of the cruising company routines and procedures (if any) regarding outbreak of contagious disease onboard?

**Figur 6**, diagram som visar deltagarnas inställning till att vilja ha information om smittspridning ombord.

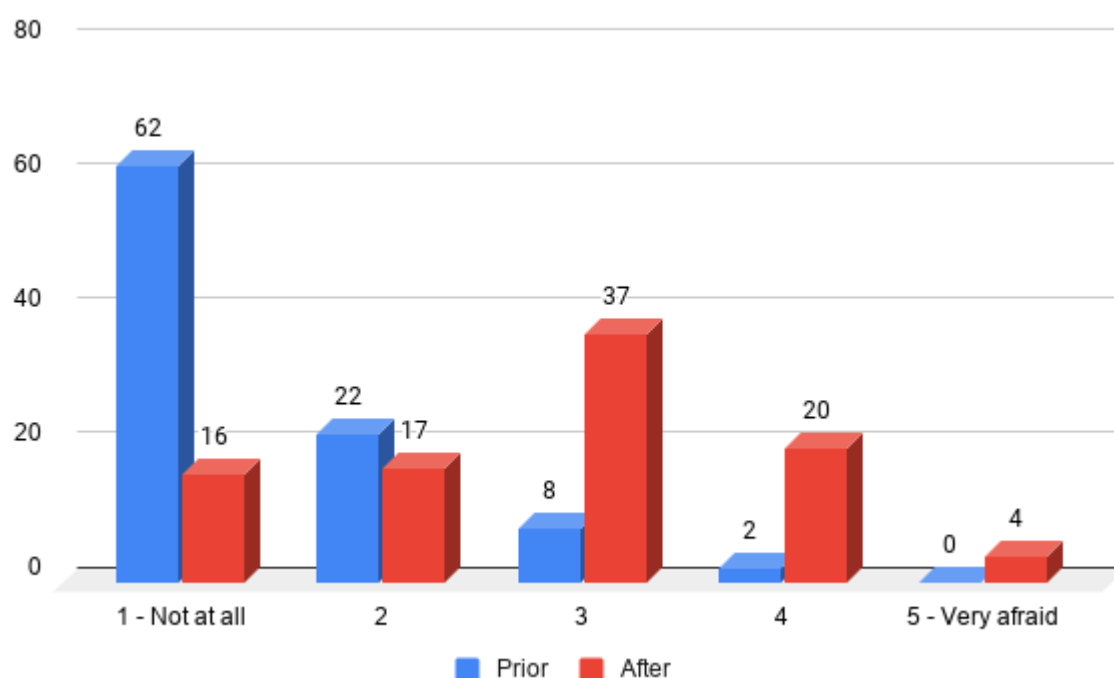


Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur människor svarade på frågorna 8 & 13. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Blå färg tillhör fråga 8 och röd färg tillhör fråga 13. Medelvärde: ”före Covid-19” 3,2 och ”efter Covid-19” 4,1.

#### 4.5 Har rädslan för att smittas av en smittsam sjukdom under en kryssning ökat hos tidigare kryssningspassagerare efter Covid-19?

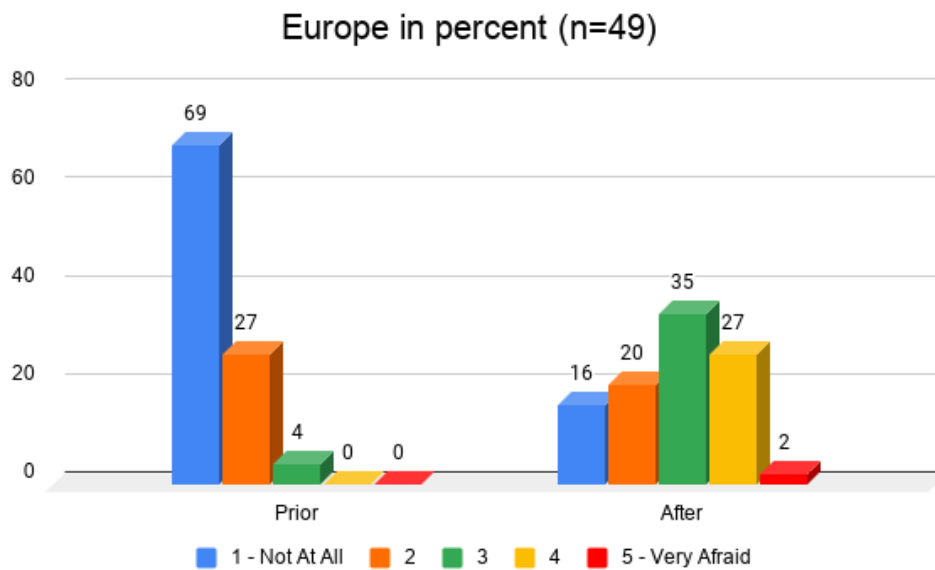
- #6 PRIOR COVID-19: when on a cruise prior to the Covid-19 pandemic, how afraid were you of contracting a contagious infection or disease?
- #11 AFTER COVID-19: if going on a cruise after the Covid-19 pandemic, how afraid would you be of contracting a contagious infection or disease?

**Figur 7**, diagram som visar hur rädda deltagarna är för att bli smittade av en smittsam sjukdom ombord.



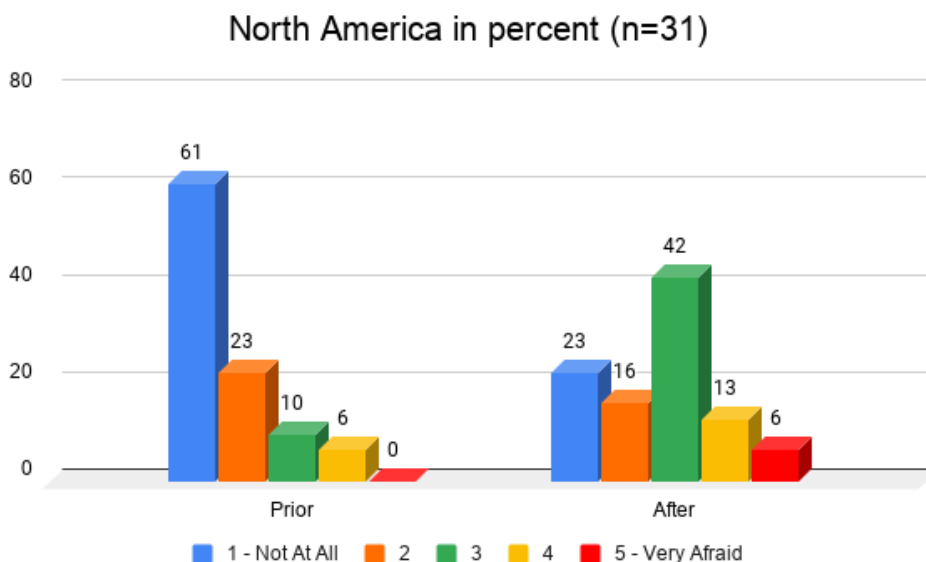
Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur människor svarade på frågorna 6 & 11. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Blå färg tillhör fråga 6 och röd färg tillhör fråga 11. Medelvärde: "före Covid-19" 1,5 och "efter Covid-19" 2,8.

**Figur 8**, diagram som visar hur människor bosatta i Europa svarade på frågorna 6 & 11.



Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur deltagare bosatta i Europa svarade på frågorna 6 & 11. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Staplarna till vänster tillhör fråga 6 och staplarna till höger tillhör fråga 11. Antalet bosatta i Europa var 49.

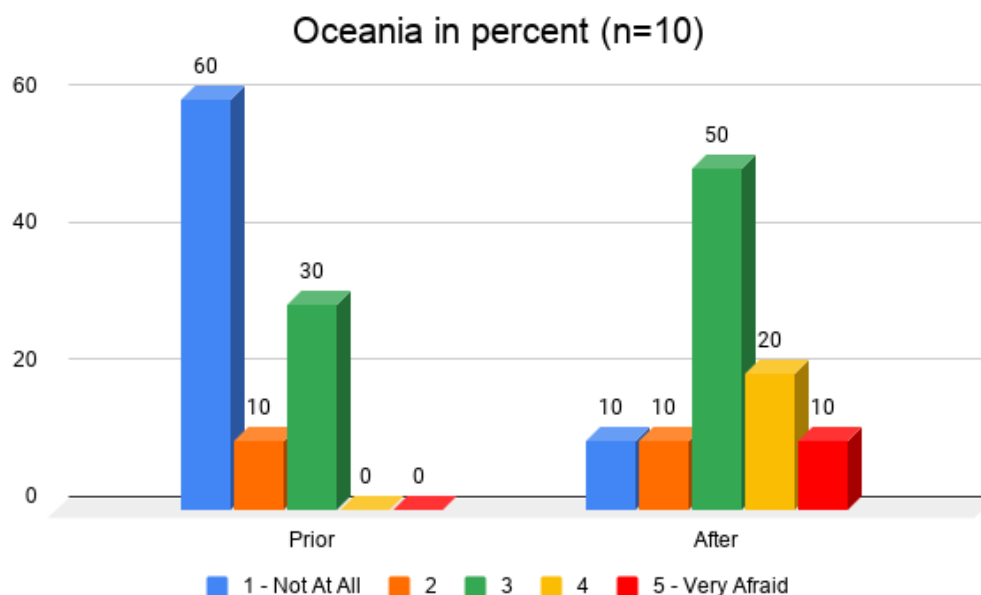
**Figur 9**, diagram som visar hur deltagare bosatta i Nordamerika svarade på frågorna 6 & 11.



Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur deltagare bosatta i Nordamerika svarade på frågorna 6 & 11. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Staplarna till vänster tillhör fråga 6 och staplarna till höger tillhör fråga 11. Antalet bosatta i Nordamerika var 31.



**Figur 10**, diagram som visar hur deltagare bosatta i Oceanien svarade på frågorna 6 & 11.



Kommentar: diagram sammanställt av egna data och visar hur deltagare bosatta i Oceanien svarade på frågorna 6 & 11. Siffran ovanför stapeln visar hur många som valde det svarsalternativet. Staplarna till vänster tillhör fråga 6 och staplarna till höger tillhör fråga 11. Antalet bosatta i Oceanien var 10.

## 4.6 P-värde och medelvärde

**Figur 11**, tabell som visar P-värde och medelvärde på de frågor där det är tillämpningsbart.

| Fråga  | Medel före Covid-19 | Medel efter Covid-19 | P-Värde  |
|--------|---------------------|----------------------|----------|
| 6 & 11 | 1,5                 | 2,8                  | 0,000346 |
| 7 & 12 | 4,1                 | 4,0                  | 0,000002 |
| 8 & 13 | 3,2                 | 4,1                  | 0,265265 |

Kommentar: tabell som redovisar medelvärde och P-värde på de frågor där ett P-värde är tillämpningsbart. Frågorna 6, 7 och 8 är riktade till före Covid-19 och frågorna 11, 12 och 13 är riktade till efter Covid-19.

Figur 11 beskriver en sammanställning med medelvärde och P-värde för de frågor där det är möjligt att analysera ett före- och efterperspektiv. Dessa frågor innehöll svarsalternativ enligt Likertskalan som innebär att svarsalternativen presenterades i en 1-5 gradig skala. Likertskalan gör det möjligt att analysera svaren och räkna ut ett P-värde. Det är då möjligt att testa trovärdigheten i svaren för att utesluta att svaren beror på slumpen. De frågor som ej innehöll Likertskalan är därför exkluderade i detta kapitel. Frågorna 6, 7 och 8 riktades till före Covid-19 och frågorna 11, 12 och 13 riktades till efter Covid-19. Dessa sex frågor är skapta med svarsalternativ enligt Likertskalan och svaren kan därför testas emot nollhypotesen. Om man utgår ifrån nollhypotesen som i detta fall är att samtliga deltagare hade svarat likadant på

frågorna före och efter Covid-19 och då inte blivit påverkade av pandemin. Ett P-värde där resultatet är  $<0,05$  kan sägas att resultatet sannolikt inte beror på slumpen utan där kan nollhypotesen avfärdas och fokus riktas till vad resultatet visade. På frågorna 6 & 11 och 7 & 12 kan man se ett P-värde som är  $<0,05$  och där kan nollhypotesen således avfärdas och svarsresultatet beror sannolikt inte på slumpen. Om man istället tittar på frågorna 8 & 13 som ger ett P-värde som är  $>0,05$  kan därför inte nollhypotesen avfärdas och man kan då heller inte utesluta att svarsresultaten beror på slumpen.

Medelvärden i svarsalternativen visar tydliga förändringar i före- och efterperspektiven. Fråga 6 & 11 visar på en ökning från 1,5 i före perspektivet till 2,8 i efterperspektivet, med ett P-värde på 0,0003 beror svaret med stor sannolikhet ej på slumpen.

Fråga 7 & 12 har ett likvärdigt medelvärde i före- och efterperspektivet samt ett väldigt lågt P-värde. Med den vetskapen är svaret ej en produkt av en slump.

Fråga 8 & 13 har ett medelvärde på 3,2 i föreperspektivet och 4,1 i efterperspektivet men här resulterade svaren i ett P-värde som är större än 0,05 och vi kan därför inte utesluta att anledningen till svaren beror på slumpen. Styrkan i fråga 8 & 13 är inte lika stark som i 6 & 11 och 7 & 12.

## 5. DISKUSSION

### 5.1 Har tidigare kryssningspassagerare påverkats i sin långsiktiga vilja att åka på kryssning med tanke på Covid-19 pandemin och kommande pandemiska smittor?

Att ta reda på om tidigare kryssningsresenärer påverkats av Covid-19 i sin vilja att åka på kryssning igen var studiens huvudfrågeställning. Till enkäten delades huvudfrågeställningen upp i fyra enkätfrågor, två av de riktades till före Covid-19 och två till efter Covid-19. Frågorna utformades för att undersöka hur deltagarna åkt på kryssning fem år innan och hur de tänkt att åka på kryssning fem år efter Covid-19. Det var inte möjligt att hänvisa till någon forskning i motiveringen till varför fem år valdes. Det kändes tillräckligt länge för att ge användbar information samtidigt som det är relativt nära idag vilket underlättade för deltagarna att minnas. Om deltagarna ställts inför att minnas tillbaka för långt hade det möjliggjort för deltagarna att minnas fel eller glömma bort vissa kryssningar och hur långa de var. Då kryssningar sker med väldigt olika långa resor valdes frågan att delas upp i antalet kryssningar och antalet veckor på kryssning. I figur 3 visar respondenterna tydligt att de var på fler kryssningar innan Covid-19 än vad de tänkt åka på kryssning efter Covid-19. Det visar att deltagarna vill åka på kryssning färre gånger men behöver nödvändigtvis inte vara kortare tid ombord. Däremot i figur 4 visar resultatet att även där vill respondenterna åka på kryssning under färre veckor. Svartalernativet ”7-9 veckor” ökade i efterperspektivet men det kan förklaras genom att få valde det alternativet i föreperspektivet och väldigt många av de som valde ”10 veckor eller mer” i föreperspektivet valde möjligtvis ett alternativ lägre som då blev ”7-9 veckor”. En annan intressant vinkel är att endast åtta personer av samtliga 94 deltagare valde alternativet ”0 veckor” i efterperspektivet. I föreperspektivet valde sju personer samma alternativ. Det innebär att endast en person har blivit helt avskräckt ifrån kryssningsresor. Det bevisar deltagarnas förtroende för rederierna då de kommer känna sig tillräckligt trygga för att våga åka på kryssning igen.

### 5.2 Hur har tidigare kryssningspassagerares förtroende för kryssningsrederierna påverkats av Covid-19 pandemin?

Tidigare kryssningsresenärers förtroende för kryssningsrederierna före och efter Covid-19 har påverkats till viss grad åt det negativa hållet detta grundas i stapeldiagrammet som behandlar den frågeställningen. Det kan dock anmärkas att det inte är en markant skillnad och att denna trend inte innefattar individer som svarade svartalernativ 3 på den 5-gradiga skalan. Respondenterna som svarade detta svartalernativ hade större förtroende för kryssningsrederierna efter Covid-19.

Som nämnts tidigare visade det sig att förtroendet för kryssningsrederierna minskat något. Detta kan bero på ett flertal faktorer, en faktor till det något minskade förtroendet kan bero på stor mediaövervakning. Ett flertal av kryssningsrederierna fick på grund av Covid-19 pandemin passagerare som tvingades till karantän ombord. Denna mediaövervakning fokuserade ofta på eventuella dödsfall och de hårda restriktionerna ombord för att hindra smittspridning. En liten del av mediaövervakningen skildrade situationen ur rederiernas perspektiv. Detta är något som kan ha bidragit till oförståelse och sämre attityd mot kryssningsrederierna. En aspekt som kan vara kopplat till detta är att smittspridning ombord på kryssningsfartyg länge inte setts som ett problem och att när väl en smitta uppstår ses det som något mycket oväntat. Detta trots att det

upprepade gånger i relativ nutid förekommit smittsamma utbrott ombord på kryssningsfartyg. (Brotherton, 2003).

### **5.3 Vill tidigare kryssningspassagerare ha information i större utsträckning om rutiner vid misstanke om utbrott av smittsamma sjukdomar ombord?**

Frågeställningen gällande att kryssningsresenärerna ville ha mer information om rutiner vid misstanke om utbrott av smittsamma sjukdomar ombord är ganska entydigt enligt rapportens resultat. Det finns en markant skillnad i svarsalternativ 5 gällande före och efter Covid-19. Här noteras ett mycket högt antal respondenter som efter Covid-19 svarar att de vill ta del av information kring kryssningsrederiernas hantering av eventuella smittsamma utbrott ombord i framtiden. Detta kan sättas i kontrast kring hur respondenterna svarade på samma fråga före Covid-19. Hälften av respondenterna svarade det högsta svarsalternativet på frågan efter Covid-19. Detta förklarar de något lägre andel svar svarsalternativ 1 till 4 fick på denna fråga. Detta är ett resultat av hög vikt då det belyser ett behov som behöver uppfyllas för att passagerarna ska känna sig trygga ombord. Det kan dock diskuteras om hur rederierna ska nå ut med denna information då olika sjukdomar smittar på olika sätt och kan behöva helt skilda strategier för att stoppa smittspridningen. Det kan diskuteras hur stor nytta gällande smittorisk det är att förmedla en sådan universell strategi som täcker flera olika sjukdomar. Vikten av att passagerarna hålls upplysta och känner att de vet vad som händer ska dock inte underskattas. Det psykiska välmående bör tas på stort allvar och det kan vara en god idé att avhjälpa den psykologiska stressen hos passagerarna genom att rederierna är transparenta i deras strategier gällande smittspridning.

### **5.4 Har rädslan för att smittas av en smittsam sjukdom under en kryssning ökat hos tidigare kryssningspassagerare efter Covid-19?**

Den generella rädslan av att smittas av sjukdom ombord på ett passagerarfartyg har enligt rapportens undersökningar ökat. Något som är mycket intressant är att en stor del av respondenterna svarade att de inte alls var rädda för att smittas ombord innan Covid-19. Detta kan ses som märkligt då det upprepade gånger de senaste tjugo åren har förekommit smittutbrott ombord på kryssningsfartyg, vissa med dödligt utfall. (Brotherton, 2003). Som nämnt tidigare i rapporten fick dessa utbrott inte nämnvärd medial uppmärksamhet, något som kan förklara detta är att det inte varit en del i någon pandemi utan isolerade sjukdomar och därmed inte fått samma spridning som den pandemiska sjukdomen Covid-19. Det ska dock lyftas fram att det bara är en liten andel av respondenterna som svarade att de blivit mycket rädda för att smittas ombord efter Covid-19. Detta tyder på att pandemin inte nödvändigtvis har skrämt bort tidigare kryssningspassagerare från industrin utan mer har belyst risken för att bli smittad ombord.

### **5.5 P-värde och medelvärde**

P-värdet är av väldigt stor vikt för att kunna styrka de resultat som rapporten redovisar. (Statens beredning för medicinsk och social utvärdering, 2021). Då beräkningen av P-värdet endast kan göras där svarsalternativen består av en 1-5 gradig skala så genomfördes endast P-test på 6 frågor. I övriga frågor finns ingen anledning att testa något P-värde då de frågorna endast presenterar information om deltagarna och är inte ett svar som indikerar en mängd eller siffra

som kan mätas. För att på ett snabbt och effektivt sätt kunna jämföra före- och efterperspektiven togs medelvärdet fram på de 6 frågor där det var möjligt. Medelvärdet visade då snabbt ifall svarsresultatet från efterperspektivet hade ökat eller minskat i den 1-5 gradiga skalan. Det i kombination med P-värdet som påvisar hur troligt medelvärdet är och kan indikera hur sannolikt det slutgiltiga resultatet i frågorna är. (Statens beredning för medicinsk och social utvärdering, 2021).

## 5.6 Metoddiskussion

Kvantitativa webbaserade enkäter var den metod som författarna använde sig av för att nå resultat i undersökningen. Med hjälp av den metoden kunde författarna på ett effektivt tillvägagångssätt nå ut till väldigt många människor vilket var den avgörande faktorn till varför kvantitativa webbaserade enkäter tillämpades. Det gjorde det möjligt att nå människor över hela världen vilket är en stor fördel för att säkerställa undersökningens validitet och reliabilitet. För att uppnå en god validitet valdes den metod som ansågs ge rapporten mest styrka i sitt resultat, vilket var kvantitativa webbaserade enkäter. Enkätfrågorna lade rapportens författare mycket tid på för att utformningen av enkätfrågorna var viktiga för rapportens reliabilitet. För att uppnå en god reliabilitet valdes en frågeställning som var genomtänkt för att besvara rapportens syfte på ett effektivt sätt. Dessa enkäter är utformade för att ge rapportens författare ett brett underlag gällande information för att skapa en deskriptiv diskussion och slutsats. Enligt Ejlertsson (2014) är svarsfrekvensen ofta väldigt låg vid webbaserade enkäter och därför riktades enkäten till en stor publik. För att kunna nå ut till så många personer som möjligt och samtidigt försäkras om att de tillfrågade hade ett intresse inom kryssningsindustrin valdes sociala medier som ett verktyg för att nå ut till de tillfrågade. För att kunna ge stickprovsundersökningen styrka krävs att en viss andel av målpopulationen deltar, ju fler som deltar desto mer styrks resultatet. Andelen bortfall i webbenkäten var väldigt stor då målpopulationen bestod av väldigt många människor, än viktigare blev då motivationen. För att påverka deltagarantalet positivt riktades information till de tillfrågade på ett sätt som skulle ge de en inre motivation. Rapportens syfte var väldigt aktuell då hela kryssningsindustrin i princip stod still under hela tiden som studien genomfördes. Det gav deltagarna en vilja att få reda på svaren på de frågor som studien bearbetade och motiverade således även deltagarna att svara sanningsenligt.

Vid tiden som rapporten skrevs fanns inga tidigare studier gällande rapportens frågeställning. Detta medförde att det blev problematiskt att referera till tidigare artiklar och rapporter då dessa till viss del hanterade liknande ämnen så som smitta ombord på kryssningsfartyg men ur ett mer patologiskt perspektiv än det marknadsundersökande perspektivet rapporten eftersträvade. Denna problematik har till stor del sin grund i att rapporten skrevs under pågående covid-19-pandemi och därmed att tiden för liknande rapporter med samma fokusområde skulle ha hunnit bli skrivna var begränsad.

Inför utskicket av enkäterna fanns en stor oro att studien inte skulle få tillräckligt många deltagare för att kunna styrka det som resultatet visat. Det blev en positiv överraskning då svarsfrekvensen sakta men säkert ökade. Det som blev avgörande för antalet deltagare kan man i efterhand se handlade om hur marknadsföringen av enkäten gjordes. I en av Facebookgrupperna mottogs studien väldigt positivt och administratören av gruppen uppmanade sina medlemmar att delta och bidra till studiens styrka. Det första utskicket i Facebookgrupperna fanns offentligt i två veckor och enkätsvaren uppgick till cirka 45 deltagare. Efter två veckor skickades en påminnelse ut i tre av grupperna och det visade sig vara väldigt gynnsamt för deltagarantalet. En vecka senare var deltagarantalet uppe i 94 vilket blev slutantalet. Om rapportens författare hade fortsatt på det spåret hade troligtvis ett ännu större deltagarantal kunnat nås. Tyvärr fanns ej tid och resurser för att fortsätta på det inslagna spåret,

dessutom var rapportens författare redan positivt överraskade över deltagarantalet. Målpopulationen i denna rapport är otroligt stor och för att kunna generalisera de svar som nås krävs en viss svarsfrekvens. Av den anledningen kan rapportens svar inte helt säkert generaliseras men de kan visa på en tydlig trend och visa på en indikation om deltagarnas åsikter i de frågor som rapporten berör. Sammanfattningsvis kan påstås att metoden som tillämpades i denna studie var lyckosam trots begränsningen i tid och resurser. Enkäten marknadsfördes över hela världen och nästan 100 personer valde att delta trots att de inte hade någon anknytning till författarna eller skolan. En alternativ metod som hade kunnat tillämpas hade varit semistrukturerade intervjuer. Rapportens författare avfärdade det alternativt relativt snabbt. För att kunna ge rapportens resultat så hög styrka som möjligt valdes den metod där så många människor som möjligt skulle nås, samt att dessa deltagare skulle vara spridda över hela världen. (Ejlertsson, 2014).

## **6. SLUTSATSER**

Genom att analysera frågan avseende passagerarnas rädsla för att smittas ombord ka en enkel slutsats dras om att Covid-19 har ökat medvetandet och riskerna med smittspridning ombord på kryssningsfartyg. Rapporten påvisar att viljan att åka på kryssning har förändrats från ett fokus på längre resor innan Covid-19 till kortare resor efter pandemin. Ett mycket tydligt resultat och slutsats som kan dras av detta är att kryssningsresenärerna skulle uppskatta ökad information ombord gällande smittspridning och hur rederiet skulle hanterat detta. Detta är något rapportens författare själva har funderat mycket över, hur denna information skall förmedlas och hur den skulle kunna täcka tänkbara scenarier ombord. Transparens gällande smittspridning ombord är enligt rapportens författare mycket viktig. Mycket för att avhjälpa den psykologiska stressen hos passagerarna men också för att underlätta hjälp och koordinering med olika myndigheter till land. Kryssningspassagerarnas förtroende för rederierna har enligt rapporten minskat något. Detta är ingen markant minskning och kan antagligen bero på den mediala uppmärksamhet kryssningsrederierna fick i samband med covid-19. Sammantaget så trodde rapportens författare i början av skrivandeprocessen att rapportens påverkan av Covid-19 pandemin skulle vara större än uppmätt resultat. Efter att ha analyserat resultaten kom denna insikt som en överraskning. Detta är givetvis positivt för rederierna som försöker begränsa den ekonomiska skadan av Covid-19.

### **6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete**

Rekommendationer till fortsatta arbeten är att undersöka vad kryssningsrederierna gör för att begränsa smittspridning ombord gällande rutiner och hur rederierna ska kunna förmedla sina rutiner kring smittoförhindring till passagerarna på ett lättförståeligt sätt.

## KÄLLFÖRTECKNING

Andersson, E. (2001). Globaliseringens politiska ekonomi. *Studentlitteratur AB*.

Brotherton, J. M. L., Delpech, V. C., Gilbert, G. L., Hathi, S., Paraskevopoulos, P. D. & McAnulty, J. M. (2003). A large outbreak of influenza A and B on a cruise ship causing widespread morbidity. *Cambridge University Press*.  
<https://doi.org/10.1017/S0950268802008166>

Ejlertsson, G. (2014). Enkäten i praktiken. *Studentlitteratur AB*.

Folkhälsomyndigheten. (2020).  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/smittydd-beredskap/krisberedskap/pandemiberedskap/pandemisk-influensa/>

Hobsbawm, E. (1997). Ytterligheternas tidsålder – det korta 1900-talet, 1914-1991. *Prisma*.

Hoffman, L. (2020) Existential–Humanistic Therapy and Disaster Response: Lessons From the COVID-19 Pandemic. *Journal of Humanistic Psychology*.  
<https://doi.org/10.1177/0022167820931987>

Hussein, A. & Siddappa N. (2020). The epidemiology and pathogenesis of coronavirus disease (COVID-19) outbreak. *Journal of auto immunity*.  
<https://doi.org/10.1016/j.jaut.2020.102433>

Karlsson K. (2003). Europa och världen under 1900-talet. *Liber AB*.

Kock, F., Nørfelt, A., Josiassen, A., Assaf, G. & Tsionas, M. (2020). Understanding the COVID-19 tourist psyche: The Evolutionary Tourism Paradigm. *Annals of Tourism Research*  
<https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103053>

Millman, A., Kornlyo Duong, K., Lafond, K., Green, N., Lippold, S. & Jhung, M. (2015). Influenza outbreaks among passengers and crew on two cruise ships: a recent account of preparedness and response to an ever-present challenge. *Journal of Travel Medicine*.  
<https://doi.org/10.1111/jtm.12215>

Pavli, A., Maltezou, H., Papadakis, A., Katerelos, P., Saroglou, G., Tsakris, A. & Tsiodras, S. (2016). Respiratory infections and gastrointestinal illness on a cruise ship: A three-year prospective study. *Elsevier Health*.  
<https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2016.05.019>

Redmond B.F. (2016). Self-Efficacy and Social Cognitive Theories. *Atlassian Confluence*.  
<https://wikispaces.psu.edu/display/PSYCH484/7.+Self-Efficacy+and+Social+Cognitive+Theories>

Rocklöv, J., Sjödin, H. & Wilder-Smith, A. (2020). COVID-19 outbreak on the Diamond Princess cruise ship: estimating the epidemic potential and effectiveness of public health countermeasures. *Journal of Travel Medicine*.  
<https://doi.org/10.1093/jtm/taaa030>



Statens beredning för medicinsk och social utvärdering. (2021).

<https://www.sbu.se/sv/publikationer/vetenskap-och-praxis/hur-liten-far-en-effekt-vara/>

Statista. (2021).

<https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>

The New York Times 29. (1906). sida 3.

Wikswo, M., Cortes, J., Hall, A., Vaughan, G., Howard, C., Gregoricus, N. & Cramer, E. (2011). Disease transmission and passenger behaviours during a high morbidity norovirus outbreak on a cruise ship, January 2009. *Clinical Infectious Diseases*.

<https://doi.org/10.1093/cid/cir144>

Williams, A. (2003). How to... write and analyse a questionnaire. *Journal of Orthodontics*.

<https://doi.org/10.1093/ortho.30.3.245>

Young, B. E., Wilder-Smith, A. (2018). Influenza on cruise ships. *Journal of Travel Medicine*.

<https://doi.org/10.1093/jtm/tay146>

# Questionnaire for Cruise Ship Passengers

A part of the report "Recovery of the Cruise Industry After the Covid-19 Pandemic"  
Great to see you here, let's get started!

All answers are anonymous.

1. How old are you?

Age 0-29

Age 30-49

Age 50-69

Age 70+

2. What is your gender?

Female

Male

Other

Prefer not to say

3. What part of the world do you live in at the moment?

- North America
- South America
- Europe
- Africa
- Asia
- Oceania

#### PRIOR COVID-19

4. PRIOR COVID-19: during the past 5 years prior to the COVID-19 pandemic, how many times have you been on a cruise?

- 0 times
- 1-3 times
- 4-6 times
- 6-9 times
- 10 times or more

5. PRIOR COVID-19: during the past 5 years prior to the COVID-19 pandemic, how many weeks have you been on a cruise?

- 0 weeks
- 1-3 weeks
- 4-6 weeks
- 6-9 weeks
- 10 weeks or more

6. Prior COVID-19: when on a cruise prior to the COVID-19 pandemic, how afraid were you of contracting contagious infections or diseases?

1      2      3      4      5

---

Not at all                  Very afraid

---

7. Prior COVID-19: when on a cruise prior to the COVID-19 pandemic, how much did you trust the cruising companies routines regarding the passengers health and well-being concerning contagious infections and diseases?

1      2      3      4      5

---

Very low trust                  Very high trust

---

8. Prior COVID-19: when embarking on a cruise prior COVID-19 pandemic, would you have wanted that the cruising company shared some of their routines and procedures (if any) regarding outbreak of contagious disease onboard?

|               | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     |                |
|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|
| N, not at all | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | yes, very much |

### AFTER COVID-19

9. AFTER COVID-19: during the coming five years after the Covid-19 pandemic, how many cruises do you think you will go on?

- 0 times
- 1-3 times
- 4-6 times
- 7-9 times
- 10 times or more

10. AFTER COVID-19: during the coming five years after the Covid-19 pandemic, how many weeks do you think you will go on a cruise?

- 0 weeks
- 1-3 weeks
- 4-6 weeks
- 7-9 weeks
- 10 weeks or more

11. AFTER COVID-19: if going on a cruise after the Covid-19 pandemic, how afraid would you be of contracting contagious infections or diseases?

1      2      3      4      5

---

Not at all                  Very afraid

---

12. AFTER COVID-19: if going on a cruise after the COVID-19 pandemic, how much do you think you will trust the cruising companies' routines regarding the passengers health and well-being concerning contagious infections and diseases?

1      2      3      4      5

---

Very low trust                  Very high trust

---

13. After COVID-19: if you go on a cruise after the COVID-19 pandemic, would you like to take part of the cruising company routines and procedures (if any) regarding outbreak of contagious disease onboard?

1      2      3      4      5

---

No, not at all                  Yes, very much

---



**INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA**

Göteborg, Sverige 2021  
[www.chalmers.se](http://www.chalmers.se)



**CHALMERS**