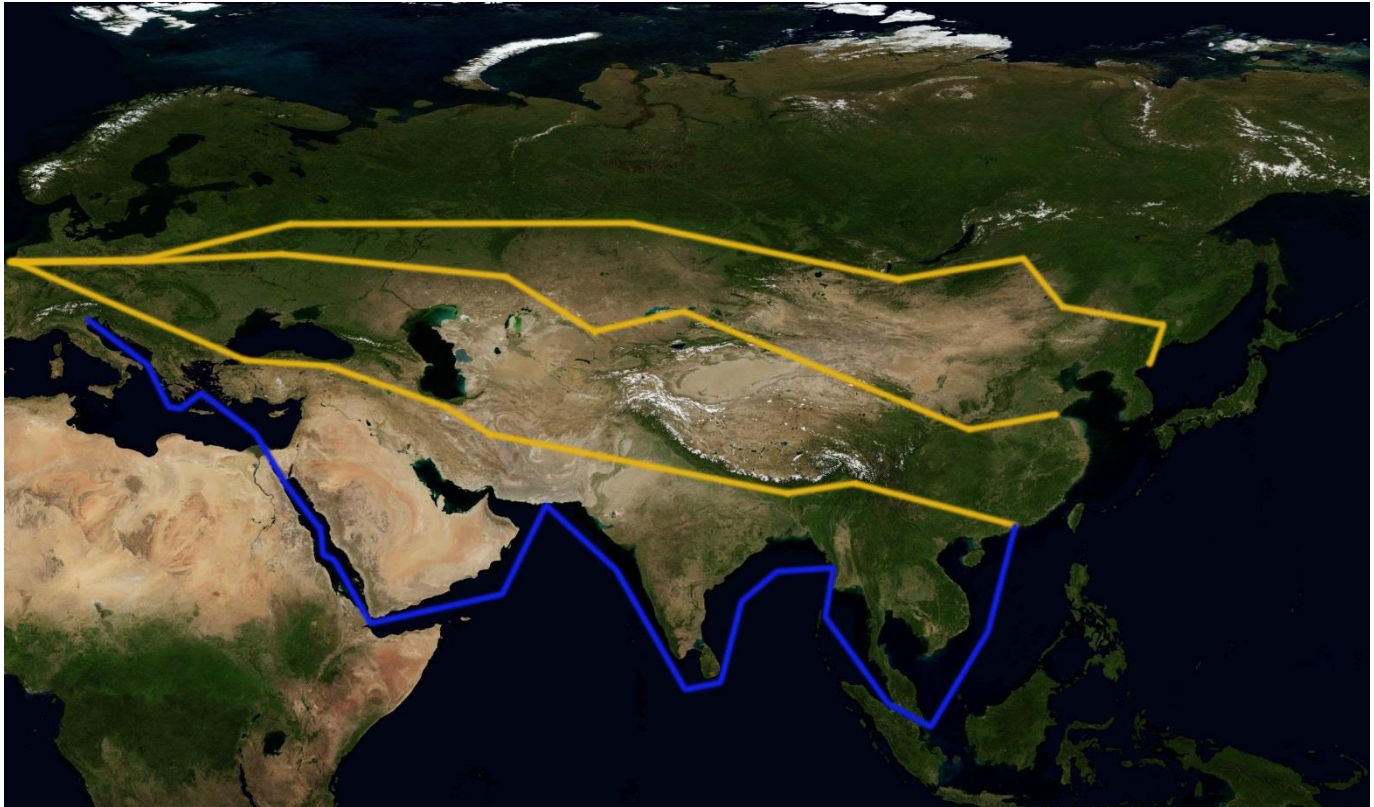




CHALMERS



Kinas One Belt, One Road Initiativ Påverkan på containersjöfart till Sverige

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistikprogrammet.

DAVID OLSSON

MARTIN HOUGBERG

RAPPORTNR. 2018:13

Kinas One Belt, One Road Initiativ
Påverkan på containersjöfart till Sverige

DAVID OLSSON
MARTIN HOUGBERG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2018

One Belt, One Road Initiativ

Påverkan på containersjöfart till Sverige

One Belt, One Road Initiative

The impact on container shipping to Sweden

DAVID OLSSON

MARTIN HOUGBERG

© DAVID OLSSON, 2018

© MARTIN HOUGBERG, 2018

Rapportnr. 2018:13

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Överblick över One Belt, One Roads initiativ och dess transportkorridorer.
(Wikimages 2011, modifierad av författarna)

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2018

Kinas One Belt, One Road Initiativ

Påverkan på containersjöfart till Sverige

DAVID OLSSON

MARTIN HOUGBERG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Kina har introducerat världens största infrastrukturprojekt vid namn One Belt, One Road Initiative. Initiativet ska återspegla den forntida silkesvägen som sträckte sig mellan Asien och Europa. I dagsläget består *One Belt* av torrhamnen i Khorgos och järnvägarna som konstrueras från Kina till Europa. *One Road* involverar de hamnar som konstrueras och upprustas längst med vattenvägen från Kina till Europa.

När de nya rutterna konstrueras till Europa tror sig författarna att det kommer ha en viss effekt på val av transportväg från Asien till Europa. Det rapporten ämnar fördjupa sig inom är hur mycket containertransporternas handelsrutter kommer förändras av detta initiativ samt hur aktörer inom sjöfarten kommer bemöta eventuella förändringar gällande marknadsstrategier.

Intervjuer användes som metod för att nå resultatet, vilket sedan kompletterades med en enkät för att nå ut till fler aktörer inom branschen. Informanterna är verksamma inom segmentet och enkäten skickades ut till respondenter som är medlemmar i svenska Containerrådet.

Samtliga tillfrågade var eniga om att containersjöfarten till Sverige inte var speciellt hotad av initiativet, snarare såg alla att det kommer bli ett komplement till sjöfarten. Informanterna var eniga om att tågtransporter kommer att konkurrera med flygtransport när de nya järnvägslinjerna byggs från Kina till Europa, på grund av priset och ledtiden. Ett oroande moment under intervjuerna var dock de politiska aspekterna; några av de tillfrågade var oroliga över vad Kina egentligen har planerat med detta initiativ.

Nyckelord: One Belt, One Road, transportrutt, tonnageplacering, containertransport, svensk sjöfart, järnväg, infrastrukturprojekt, marknadsstrategi.

ABSTRACT

China has introduced the world's largest infrastructure project called One Belt, One Road Initiative. The initiative will reflect the ancient Silk Road that stretched between Asia and Europe. Currently, *One Belt* consists of the dry harbor in Khorgos and the railways constructed from China to Europe. *One Road* involves the ports constructed and restored along the waterway from China to Europe.

When the new routes are constructed to Europe, the authors believed that it will have a certain effect on the choice of transport routes from Asia to Europe. The report intends to delve into the extent to which the trade routes of container transports will be changed by this initiative and how shipping actors may change their market strategies.

Interviews were used as a method of achieving the result, which was then supplemented with a survey to reach out to more participants in the industry. Knowledgeable individuals within the industry were chosen as informants for the report. The respondents for the survey were shipping companies in the container sector operating in Sweden.

All respondents agreed that container shipping to Sweden was not particularly threatened by the initiative, instead everyone said that it would be a complement to shipping. The informants agreed that rail transport will compete with aviation when the new railways from China to Europe are finished, due to the price and lead time. A worrying moment during the interviews were political aspects; Some of the respondents were worried about what China's intentions are with this initiative.

Keywords: One Belt, One Road, transportation route, tonnage location, container transport, Swedish shipping, railway, infrastructure project, marketing strategy.

Förord

Författarna på Chalmers Tekniska Högskola, Sjöfart och Logistik, har under sina studier blivit intresserad av Kinas initiativ, One Belt, One Road. Studenterna har därmed valt att skriva sitt examensarbete angående detta ämne.

Författarna skulle vilja tacka alla informanter och respondenter för att de har tagit sig tid att hjälpa till med detta arbete, utan er hade det inte varit möjligt. Författarna skulle även vilja passa på att ge ett stort tack till Carl Sjöberger, som agerat som intern handledare under rapportens gång men även Lars Green som hjälpt till som extern handledare. Tack!

Göteborg, 2018-05-07

David Olsson & Martin Hougberg

Innehållsförteckning

Sammanfattning

Abstract

Ordlista

1. Inledning	1
1.1 Syfte	1
1.2 Frågeställning	2
1.3 Avgränsningar	2
2. Teori	3
2.1 One Belt, One Road initiativets uppstart	3
2.2 Khorgos som knutpunkt	4
2.3 Finansiering av initiativet	5
2.4 Dubbelstacking och Spårbredd	5
2.5 Feedertrafik	6
2.6 Małaszewicze	6
3. Metod	7
3.1 Litteratursökning	7
3.2 Intervjuer	7
3.2.1 Intervjuernas utförande	8
3.2.2 Urval av informanter till intervjuer	8
3.2.3 Transkribering	8
3. 4 Utförande av enkät	9
3.5 Analysering av data	9
4. Resultat	11
4.1 Kommer BRI påverka containertransporter till Sverige?	11
4.1.1 Informant 1	11
4.1.2 Informant 2	11
4.1.3 Informant 3	12
4.1.4 Informant 4 & 5	12
4.1.5 Informant 6	13
4.2 Kommer förändring av marknadsstrategier vara aktuell?	15
4.3 Enkätens utfall	18

5. Diskussion	19
5.1 Resultatdiskussion	19
5.1.1 BRIs påverkan på containertransporter till Sverige	19
5.1.2 Förändring av marknadsstrategier	21
5.2 Metoddiskussion	21
6. Slutsats	23
6.1 Förslag till fortsatt forskning inom området	23
Referenser	24
Bilagor	

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: En karta över Maritime Silk Road.....	3
Figur 2: Världens största torrhamn håller på att byggas i Khorgos.	4
Figur 3: Visar ledtiderna för de olika transportslagen sjöfrakt, tågfrakt och flygfrakt.	15

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1: Pris/ledtider för de olika transportslagen.	12
--	----

ORDLISTA

Torrhamn - Anläggning för containrar, istället för att ha direktanslutning till sjöfart placeras anläggningen längre in i landet.

Tonnageplacering - Ett uttryck som används inom sjöfart. Tonnage säger hur stor lastförmåga ett fartyg har och placering innebär vart fartyget verkar.

Ledtid - Tiden som det tar från att processen startar tills att den avslutas, kan exempelvis vara tiden då en container befinner sig på ett fartyg till sluthamnen.

Hubb - En anknytnings-station, till exempel en torrhamn är en hubb.

Trippel-E klassade fartyg - Ett storleksmått för fartyg inom containertransport. Fartygen har en längd på närmare 400 meter och en kapacitet på över 18 000 TEUs.

BNP - Visar den ekonomiska aktiviteten i ett land.

Nordostpassagen - En sjöväg norr om Skandinavien och Ryssland.

Kylcontainer - Även kallad reefers inom sjövärlden. En container som har kapacitet att behålla en viss temperatur under hela transporten, används ofta för livsmedel.

TEU - Är en 20' container med en längd på 6,1 meter, bredd på 2,44 meter och höjd på 2,59 meter.

FEU - Är en 40' container, enda skillnaden är att den är dubbelt så lång som en TEU.

FEU HQ - Är en 40' container, med en höjd på 2,69 meter

Feeder - Mindre containerfartyg som har en kapacitet på 300–1000 TEUs.

Transportmönster - Visar vilken väg godset skickas när de skall transporteras.

Distributionsflöde - Flödet från tillverkare till kund.

Slow steaming - Ett begrepp som används inom sjöfart, innebär att fartygen kör långsammare för att reducera bunkerförbrukningen.

1. INLEDNING

En betydande del av allt gods som fraktas till Europa från Kina transporteras idag med sjöfart. Fördelen med denna typ av transport är dess stora kapacitet, flexibilitet samt låga pris jämfört med tågtransporter och flygtransporter. 2013 tillkännagav Kina planer på ett infrastrukturprojekt där avsikterna är att skapa transportkorridorer med utländska marknader samt öka mängden gods som transporteras till Europa från Asien. Projektet kom att kallas One Belt, One Road initiative (BRI). One Belt syftar på torrhamnen i västra Kina och de järnvägar till Europa som skall utvecklas. One Road syftar på de hamnar i Sydostasien, Öst-/Nordafrika och Europa som initiativet ämnar investera i. (Jinping, 2017)

One Belt, One Road är hittills det största infrastrukturprojektet genom tiderna med en beräknad slutsumma på 4–8 biljoner dollar. 2015 anslöt 65 länder och anförtrorde 100 miljarder dollar till den multilaterala banken, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), som bistår projektet. Banken beviljade samma år lån för 1,7 miljarder dollar till nio infrastrukturprojekt med anknytning till BRI. (Huang, 2017) Företag med kinesisk koppling har också visat stort intresse för initiativet, då många har valt att investera i olika infrastrukturprojekt.

Tidigare hade tågtransporter från Kina slutdestination i Małaszewicze vid polska gränsen eller Hamburg i Tyskland för att sedan omlastas, 2017 anlände dock ett tåg till London från Yiwu i Kina och de senaste åren har tåg från Kina även ankommit till bland annat Frankrike, Lettland och Finland. Järnvägstransporter har en mycket lägre kostnad än flygtransporter och har en kortare ledtid än sjötransporter, därför är tågtransporter ett utmärkt mellanting. (Hillman, 2018) En studie utförd av den internationella järnvägsunionen förutser en fördubbling av godsvolym mellan Kina och Europa de kommande decennierna (Berger, 2017).

I och med detta enorma infrastrukturprojekt tror författarna till denna rapport att transportruterna från Kina till Europa, och därmed Sverige, kommer att påverkas men frågan är hur mycket? Finns det ett ekonomiskt intresse att söka nya marknader och kommer en förändring av tonnageplacering därmed vara aktuell? Detta är frågor som rapporten ämnar utforska genom kvalitativa intervjuer med kunniga personer inom containerbranschen samt en enkät till de personer som är medlemmar i det svenska Containerrådet.

1.1 Syfte

Rapporten avser att undersöka hur containerrederier som trafikerar Sverige tror Kinas *BRI* kommer att påverka containertransporter från Kina till Sverige. Projektets ökade transportflöden från Asien i öst kan innebära en utökad marknad omkring Östersjön för containerrederier på grund av fler tåganlöp till området.

1.2 Frågeställning

Studien fokuserar på hur containersjöfarten till Sverige kommer att bli påverkad av *BRI*. Därför blir frågeställningarna som följande:

- Kommer containertransporternas handelsrutter till Sverige att förändras av *BRI*?
- Kommer förändring av marknadsstrategier gällande tonnageplacering och ruttplanering vara aktuell omkring Östersjön?

1.3 Avgränsningar

De mest relevanta och genomförbara projekten inom *BRI*, i form av järnvägar, antar författarna kommer att byggas. Detta ger rapporten möjlighet att utvärdera och analysera projektets påverkan på containersjöfarten till Sverige.

- Undersökningens avgränsning ligger på containertransporter mellan Kina - Sverige och de planerade byggnationerna av järnvägslinjer till Europa.
- Initiativet är i ett tidigt skede vilket gör att det fortfarande finns mycket politiska faktorer som styr. Författarna väljer att inte fokusera på de politiska aspekterna i den mån det är möjligt.
- *BRI* innefattar både sjötransporter och landtransporter, detta arbete kommer främst behandla hur utbyggnaden av ny infrastruktur i form av järnväg genom Eurasien kommer att påverka containersjöfartens handelsrutter till Sverige.
- Inre vattenvägar är inte medräknat som ett transportslag i denna rapport.

2. TEORI

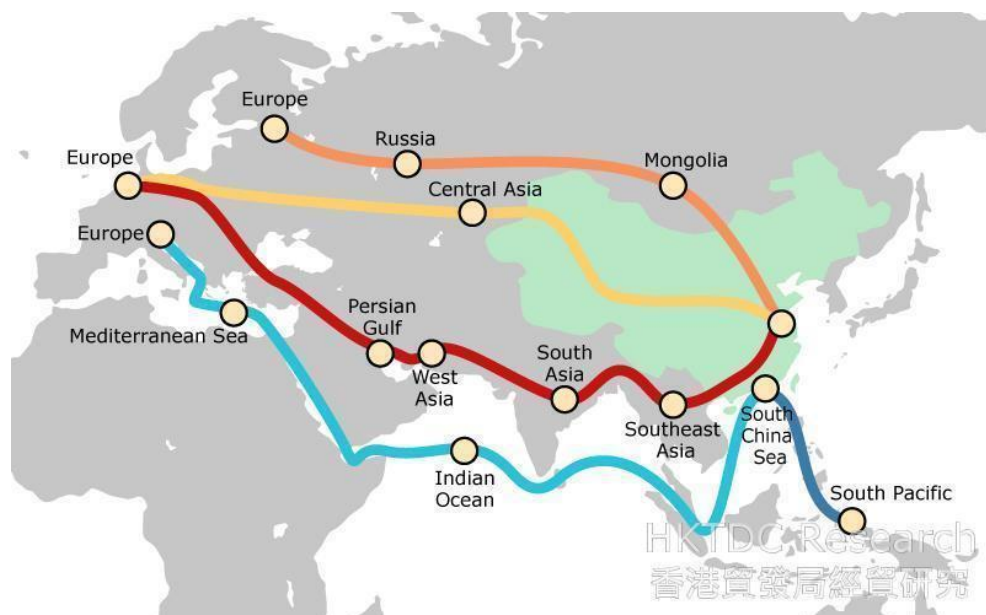
I dagsläget har Kina inte kontroll över några globala distributionsflöden eftersom landet varit i en uppbyggnadsfas som startades för ca 40 år sedan av Deng Xiaoping. Med detta initiativ så finns det en chans att landet kommer att få kontroll över flera globala distributionsflöden. (Maçães, 2016)

One Belt, One Road initiativet blev tillkännagivet av Kina 2013. Grundstenarna för det här projektet är att skapa transportkorridorer med utländska marknader och även öka omsättningen av transportgods mellan Asien och Europa. År 2015 blev namnet *One Belt, One Road initiative* officiellt antaget av nationella utvecklings- och reformkommissionen. I maj 2017 arrangerade Beijing One Belt – One Road International Economic Forum då Kinas president, Xi Jinping, höll ett tal som identifierade de fem fälten av ett internationellt samarbete: politisk samordning, sammankoppling av infrastruktur, frihandel, fri rörlighet för kapital och förstärkning av band mellan folk. (Jinping, 2017)

2.1 One Belt, One Road initiativets uppstart

Initiativet omfattas av “Maritime Silk Road of the 20th century”, en storskalig investering av sjöfartsinfrastruktur längs Sydostasien, Öst-/Nordafrika och slutligen Europa.

Utöver *Maritime Silk Road* skall projektet även innefatta stor utbyggnad av järnvägsnätverket i Eurasien, de så kallade bältet eller “The Belt”.



Figur 1: En karta över Maritime Silk Road (blått streck) och The Belt (rött, gult och oranget streck). (Leroi 2016)

Inom ramen för projektet planeras tre stora järnvägskorridorer (se figur 2.1), den norra korridoren vilket är en förbindelse mellan Kina och Baltikum som passerar genom St. Petersburg och Mongoliet. Den centrala korridoren passerar genom Centralasien och fortsätter sedan in i Europa för att avslutas i Västeuropa. Den södra korridoren kommer att passera genom

Sydostasien och Södra Asien till de större hamnarna i Pakistan och Indonesien för att sedan fortsätta upp till Turkiet och Europa. Dessa korridorer samverkar med varandra genom mindre järnvägslinjer. (Drevalev, Kapustina, Silin & Trevisan. 2017)

Tågtransporter mellan Kina och Europa hade i praktiken kunnat gå ännu snabbare men Ryssland har inte samma standardisering på sina tåg som Kina och Europa. Detta genererar två ytterligare omlastningar, en från Kina in i Ryssland och en från Ryssland in i Europa vilket ökar tiden och kostnaden för transporten. Med en snabb men dyr transport blir det attraktivt att frakta högvärdigt gods såsom datorer och teknik eller säsongsberoende gods såsom kläder och mode som behöver komma till marknaden snabbt för att inte tappa sitt värde. (Hillman, 2018)

2.2 Khorgos som knutpunkt

En mycket viktig del av *BRI* är staden Khorgos, belägen nära gränsen mellan Kina och Kazakstan som tydliggörs i figur 2.2. Khorgos är en av flera gränsövergångar som tågtransporter passerar på sin resa från Kina till Europa.



Figur 2: Världens största torrhamn håller på att byggas i Khorgos. Staden är belägen nära gränsen mellan Kina och Kazakstan. (Koo 2018)

Det har byggts skolor, affärer och lägenheter, allt för att de som arbetar i staden ska kunna leva i staden permanent med sina familjer. 2017 fanns det cirka 1200 invånare men det finns planer att expandera staden för att över 100 000 invånare ska kunna leva där permanent. Khorgos byggdes upp från grunden för cirka tre år sedan med ett enda syfte: att bli den största torrhamnen i världen och hjälpa till att binda ihop järnvägslinjerna mellan Kina och Europa. (Higgins, 2018). Att frakta en container från en fabrik i Kina till Europa sjövägen tar idag cirka 40 dagar hamn till hamn, då slow steaming används, medan ett tåg kan göra samma resa på cirka 20 dagar. Fördelen med tågtransporter är att de är snabbare än sjötransporter men även dyrare. (Hillman, 2018)

2017 hanterade Khorgos en bit över 100 000 containrar med gods vilket var en fördubbling jämfört med året innan, målet är att hantera över 500 000 containrar per år fram till 2020 med

ett slutligt mål på 5 miljoner per år enligt Shepard (2017). I dagsläget passerar inte mycket gods genom Khorgos som ska till Europa utan mycket distribueras i Centralasien till länder såsom Uzbekistan och närliggande länder. Det är dock den rika marknaden i Europa som långsiktigt kommer att generera det transportflöde som krävs för att göra Khorgos till mer än bara en regional hubb. (Higgins, 2018)

2.3 Finansiering av initiativet

Enligt South China Morning Post (2017) har initiativet en beräknad slutsumma på 4–8 biljoner dollar, därför har Kina använt olika finansieringsstrategier för att kunna förverkliga detta initiativ. Det som främst har väckt mycket uppmärksamhet var när Kina, samtidigt som initiativet avslöjades, öppnade en multilateral bank under namnet Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) som arbetar nära Världsbanken. (The World Bank, 2017). Multilateral innebär att banken finansierades av parter, länder, som har ett intresse av bankens syfte vilket är att främja global handel. Redan första året, 2015, anslöt sig 65 länder och anförtrorde 100 miljarder dollar till banken, varav banken gav lån på 1,7 miljarder dollar till nio projekt som kan anknytas med BRI. (Huang, 2017)

Kinas tre största banker, med en insats på 225,4 miljarder dollar har även valt att delta i finansieringen av BRI (Qinqin & Jia, 2017). Enligt Gang (2017) har även runt 50 företag med kinesisk koppling valt att investera i cirka 1700 projekt längs med silkesvägen de senaste tre åren och för att främja ytterligare investeringar har Kina hjälpt andra länder att bygga industriparker som skall uppmuntra till handelsförbindelser.

2.4 Dubbelstacking och Spårbredd

Dubbelstackning innebär att containrar placeras två i höjd och därmed fördubblas kapaciteten för tågtransporter. Denna teknik är tillåten och används ofta i bland annat USA, Kanada samt Australien. Dubbelstackning används oftast på längre sträckor. (Geldermalsen, Leviny, 2005). Spårbredden skiljer sig även mellan olika nationer, exempelvis har Ryssland en annan bredd på sina spår än Kina och delar av Europa har. Vilket betyder att en transport från Kina till Europas som färdas med tåg via Ryssland måste göra två omlastningar, en på gränsen mellan Kina och Ryssland samt en vid gränsen mellan Kina och Ryssland (Knowler, 2018). Undantagen är Finland som har en spårbredd lik den i Ryssland samt Lettland som har samma spårbredd. (Puffert, 1992, s.449–450). I Ryssland, Kanada och USA är också den tillåtna längden på tåg mycket längre, 1250 meter i Ryssland (UN, 1985, s.3–4) samt cirka 3700 meter i USA och Kanada, vilket ökar kapaciteten för tåg. (Connell, 2010)

2.5 Feedertrafik

Feeder fartyg har till uppgift att transportera gods som ska långa sträckor från mindre hamnar till de större hamnarna där gods samlas ihop och lastas vidare till ett större fartyg som sedan transporterar vidare godset över havet, så kallad deep-sea shipping. De fyller också en funktion i att transportera vidare de gods som de större fartygen anländer med till mindre hamnar där dessa fartyg inte lägger till på grund av sin storlek. Vanligtvis överstiger inte feeder fartygen en kapacitet på 1000 TEU vilket gör dem små samt effektiva och kan besöka de flesta hamnar. (Emde & Boysen, 2016)

2.6 Małaszewicze

Małaszewicze är ett viktigt logistikcenter vid gränsen mellan Polen och Ryssland. Denna stora torr hamn har bredare spår kompatibla med de i Ryssland som sträcker sig cirka 30 km in i Polen, vilket har lett till att denna hub har blivit en av de mest trafikerade för gods som transporteras från Ryssland in i Polen. Kinesiska företag har visat intresse för att inkorporera Małaszewicze i BRI vilket kan betyda större investeringar. I dagsläget kan upp till tre tåg omlastas samtidigt i terminalen och har utrymme för att utöka denna kapacitet, vilket även det finns planer på då en avsiktsförklaring mellan Polen och Kina har skrivits under. Denna avsiktsförklaring innehåller bland annat planer på att skapa ett företag vars uppgift blir att hantera transporter mellan Kina och Europa. Avsiktsförklaringen innehåller också planer att expandera Małaszewicze för att terminalen ska kunna hantera den ökande mängd gods från Kina samt andra logistiklösningar som till exempel förvaring och förpackning. I dagsläget har dock de bristande investeringarna i det polska järnvägsnätet i de östra delarna av Polen lett till att konkurrenter hamnat i en bra position att ta över andelar av de gods som går genom Polen. (B. Zakrzewski, 2016)

3. METOD

Kapitlet presenterar de metoder som författarna valt att använda för att besvara de frågeställningar som rapporten ämnar utforska, de olika metoderna redogörs i mindre underrubriker. Boken ”The Good Research Guide - for small-scale social research projects” av Martyn Denscombe användes som anvisning till metodkapitlet och därmed hur data samlas in och hanteras i rapporten.

Författarna antar att de mest relevanta och genomförbara projekt som BRI planerar kommer att genomföras och byggas, detta antagande har gjorts utifrån den litteratur som är valid enligt avsnitt 3.1. Detta ger författarna möjlighet att utvärdera och analysera projektets påverkan på containersjöfarten till Sverige.

3.1 Litteratursökning

Chalmers biblioteks databas, Summon, har använts då författarna skaffat sig kunskap angående One Belt, One Road Initiative. Utöver databasen Summon, har sökmotorn Google använts då BRI fortfarande är i en utvecklingsfas. Detta har inneburit att många tidigare artiklar och böcker har kontrollerats genom en triangulering, där dessa lästes för att försäkra sig om projektets validitet.

3.2 Intervjuer

Information för resultatet har införskaffats genom kvalitativa intervjuer med personer som har valts på grund av deras erfarenheter inom sjöfartssegmentet. De personer som ingick i intervjuerna återfinns i Göteborgsregionen eftersom det är i detta område de största företagen inom svensk sjöfart opererar samt på grund av författarnas begränsade medel att resa längre sträckor. Intervjuformatet var semistrukturerad med inslag av ostrukturerad då det var passande att först ställa frågor om informanternas nuvarande kunskaper om BRI och observera deras svar för att sedan ge ledande frågor angående deras teori om framtiden och om huruvida förändring av marknadsstrategi kan vara aktuellt. Detta val av intervjustruktur gav informanterna möjlighet att utveckla sina svar och vara ledande i samtalet. Intervjuerna var inte begränsade till att endast använda förutbestämda frågor utan nya frågor kunde ställas beroende på informantens svar samt den riktning intervjun tog. Dock bestod temat under hela konversationen. (Denscombe, 2010, s.175)

Personer som deltagit i intervjuer är verksamma inom segmentet och har samtliga befattningar:

- Verkställande Direktör på en förening inom sjöfart
- Verkställande Direktör på en förening inom sjöfart
- Managing Director på expeditiönsföretag i Asien. (Intervju genomförd via mail)
- Commercial Manager på containerrederi

- Commercial Managing på containerrederi
- Buisness Development Manager inom sjöfart och logistik

Intervjun inleddes med en summering angående BRI (dess omfattning och de projekt som planeras) där utrymme för kommentarer från informanten gavs. Därefter gavs frågor som var mer inriktade mot rapportens syfte och dess frågeställning: *“kommer containertransporternas handelsrutter till Sverige att förändras av BRI?”* Därefter ställdes frågan: *‘kommer en förändring av tonnageplacering och ruttplanering vara aktuell?’* Dessa två övergripande frågor med följdfrågor gav de som intervjuades större utrymme att delge sina idéer och spekulera om hur de tror att framtiden kan se ut för containertransporter.

3.2.1 Intervjuernas utförande

Författarna valde att intervjua personer inom segmentet för att kunna jämföra deras svar och hitta likheter i deras antagande. Valet att försöka genomföra intervju på informanternas arbetsplats grundar sig i att det gav författarna mer tid för intervjuerna samt den bekvämlighet det innebär för den som blir intervjuad. Den extra tid som denna metod gav innebär mer data till rapporten samt att det finns svårigheter med att försöka planera in ett möte där den som blir intervjuad behöver transportera sig. Författarna ansåg att det inte var någon större vikt vid vilket tillfälle intervjuerna genomfördes, dessa skedde när både författarna och informanten fann en lämplig tid. Författarna valde att inte föra några anteckningar och istället förlita sig på de inspelningar som gjordes så att all fokus kunde läggas på att föra en bra dialog med informanterna. Detta gjorde intervjun också mer personlig vilket Denscombe (2014) anser underlätta bearbetningen vid transkribering. Ljudupptagningen utfördes med hjälp utav en telefon som sedan sparas till en dator av säkerhetsskäl.

3.2.2 Urval av informanter till intervjuer

De som blev intervjuade får i rapporten ett tilldelat nummer, informant 1–6, för att svaren skall hållas anonyma, det kommer ej att framgå vem som har uttryckt vad, då känslig information har delgivits. Informanter väljs genom två olika metoder enligt Denscombe (2010, s.181), urval genom sannolikhet eller genom icke-sannolikhet. I denna rapport valdes icke-sannolikhets metoden eftersom det krävs erfarenhet och god kunskap inom segmentet för att kunna besvara de frågor som ställdes.

3.2.3 Transkribering

Under intervjuerna används en telefon för ljudupptagning varav filen direkt efter genomförd intervju kommer laddas upp till Google Drive. Genom denna metod finns alltid en säkerhetskopia på internet oavsett vad som händer med telefonen. I nära anslutning till intervjuerna genomförs transkriberingsarbetet i enskilda word dokument under deras namn som också laddas upp till Google Drive. Under transkriberingarna kommer orden föras över direkt till dokumentet vilket kommer skapa en del ofullständiga och komplicerade meningar som

sedan behöver redigeras. Datan från transkriberingarna kategoriseras genom att information som upprepas från flera intervjuer samlas i ett word dokument medan information som endast en av informanterna uttrycker samlas i ett annat dokument. Därefter sällas information som är irrelevant till ämnet bort medan de relevanta sparas. Eftersom det kommer vara ett mindre antal informanter krävs ingen komplicerad kategoriseringsmodell.

3. 4 Utförande av enkät

Då författarna var i kontakt med personer med god erfarenhet inom branschen så valde de att begränsa antalet intervjuer. För att få en generell uppfattning om rederiernas tankar kring BRI och dess expansion har författarna valt att även skicka ut enkäter till de rederier som är medlemmar i svenska Containerrådet på Skeppsmäklarföreningen, då författarna antog att medlemmarna har kunskap angående BRI. Detta ger författarna möjlighet att samla in mer kvantitativa data från ett större antal företag än vad enbart intervjuer ger.

Enkäten gjordes via Google formulär och enligt Denscombes riktlinjer (2010, kap. 9) för att på ett smidigt och attraktivt sätt få respons av rederierna. Allt som krävdes av rederierna var att klicka på en länk och svara på de frågor som ställdes. De gavs också utrymme i enkäten för respondenterna att motivera sina svar med en egen text. I formuläret beskrevs även ämnet för att göra respondenterna mer introducerade och engagerade till att ge ett svar (Denscombe, 2010, s.160).

Viktigaste för att en enkät ska bli användbar är att säkerställa att den kommer uppfylla sitt syfte och att det inte finns rum för misstolkningar. Genom en testkörning med utvalda klasskamrater till författarna fick enkäten ett OK. Frågorna som ställdes i enkäten (bilaga 1) var förståeliga för personer med en del kunskap inom ämnet, alltså var enkätfrågorna relevanta till rapportens frågeställningar.

När enkätsvaren har mottagits kommer de att samlas i ett word dokument för att sedan jämföras med resten av datan som har samlats in.

3.5 Analysering av data

Analyseringen av data följer Denscombes beskrivning av innehållsanalysering. Denna form av analysering följer sex steg.

1. I det första steget väljs en text eller figur ut som kritiskt har granskats för att passa in i ämnet.
2. I det här steget bryts informationen ned i mindre delar, antingen i ord, meningar och/eller paragrafer.
3. Vid det här laget bör en bra bild av den information som ska användas ha skapats, antingen genom nyckelord eller tema.

4. Nu utförs en väldigt noggrann koll på vad som egentligen har sagts, det kan vara så specifikt som ord till ord.
5. I det här skedet räknas nyckelorden för att se hur ofta det förekommer.
6. I sista steget räknas nyckelorden i meningar och jämförs mot liknande meningar.

Eftersom att vi har ett lågt antal informanter och respondenter kan vi på ett enkelt sätt utföra dessa sex steg för att jämföra datan med varandra. Den här formen av analysering är bra när underliggande meningar skall hittas.

4. RESULTAT

I följande avsnitt ges resultatet som är baserat på data från de semistrukturerade intervjuerna med kunniga personer inom containersjöfarts-segmentet, samt resultatet från enkäten som skickades ut till aktörer inom containersjöfarten i Sverige.

4.1 Kommer BRI påverka containertransporter till Sverige?

Nedan presenteras resultatet för rapportens första frågeställning; *“Kommer containertransporternas handelsrutter till Sverige att förändras av BRI?”*. Intervjuerna presenteras enskilt i egna avsnitt. Informanterna är delvis anonyma då känslig information förekommer. Notera att informant 4 & 5 intervjuades samtidigt.

4.1.1 Informant 1

Enligt informanten kommer initiativet att hjälpa till att transportera en viss mängd gods men det kommer inte innebära att sjöfarten försvinner eller blir obetydlig. Det blir snarare ett mer överflödigt system där transportköpare ges möjlighet att välja järnväg i vissa fall och sjöfart i andra fall beroende på vad som är mest lämpligt. Det är en utbyggnad av ett logistiksystem och en sådan satsning innebär inte att en stor marknad försvinner för sjöfarten, då är det snarare konsumtion, beteende eller regelverksförändringar som kan ha en inverkan på valet av transport.

Informanten beskriver Kina som ett land med mycket import av råvaror medan Sverige främst är ett konsumentland av färdiga produkter, vilket är en utveckling som kommer att fortskrida. Det har i många år talats om den nya silkesvägen men det har tidigare varit ett stort säkerhetsproblem där gods blivit stulet men detta är också i en förändringsfas vilket informanten anser ska välkomnas. Järnvägen ska inte ses som en konkurrent till sjöfarten utan det ska snarare ses som ett komplement till sjöfarten, det kommer att hjälpa till med att fortsätta på den globaliseringstrend som förekommer och om det kan göras på ett mer miljövänligt sätt är det bara positivt.

4.1.2 Informant 2

Informanten uttrycker en åsikt att sjöfarten inte kommer att bli påverkad på kort sikt av initiativets järnvägar. Det nämns under intervjun att det kommer att behövas en lång “tåg mur” för att ens kunna uppfylla samma kapacitet som dagens trippel-E klassade fartyg, dessa har en kapacitet på runt 18 000 TEUs. Informanten tror dock att flyget kommer att bli hotat av järnväg då det är mycket billigare. Säkerhet i form av pirater är ett problem inom sjöfarten vilket även järnväg kan bli lidande av, den nackdelen har inte flygfarten.

Kina skall inte underskattas då de har lyckats öka den globala containerskeppningen markant. Idag så exporterar och importerar Kina mer containrar än vad den globala omsättningen av containrar var för 17 år sedan. De har även haft en avsevärd BNP-ökning de senaste decennierna. Genom detta initiativ kommer Kina äga en stor del av transportkedjan vilket i sin tur leder till att deras ekonomiska tillväxt ökar ännu mer. Det är redan förutspått att Kina, inom en snar framtid, kommer att bli den största ekonomiska stormakten och passera USA som idag är störst.

4.1.3 Informant 3

Även den tredje informanten ser inte de nyplanerade järnvägarna som ett hot mot sjöfarten, snarare en möjlighet. Pris- och kapacitetsmässigt är sjöfarten oerhört svår att konkurrera med och att det inom de kommande åren skulle dyka upp ett nytt transportslag som är bättre på bägge sätt har informanten svårt att tro. De planerade järnvägarna kan dock konkurrera med flyget för gods som inte kräver en snabb transport men som inte kan vänta den tid som sjöfrakt kräver. Det har även diskuterats om att börja utnyttja Nordostpassagen, dock ställer sig informanten tveksam till den rutten då miljön i Arktis är väldigt känslig.

I och med de nya rutterna som BRI redan konstruerar kommer det öppna upp handel och produktion för Eurasiens inland vilket kan innebära att en helt ny region får delta i den globala marknaden. Initiativet är marknadsfört som ett handelsprojekt, dock är det väldigt kontroversiellt om det är ett politiskt projekt vars målsättning är att få mer inflytande genom investeringar, säkrande av handelsvägar och infrastrukturer. Investeringarna som sker är inte bara i Asien, utan även i Europa. Exempelvis har det diskuterats att Kina vill finansiera en helt ny hamn i Sverige med statliga pengar. Bortsett från den politiska bakgrunden är informanten övertygad om att det kommer att bidra till ökad handel, kommunikation och inkludera stora delar av Eurasien som idag inte är speciellt aktiva i den globala handeln.

4.1.4 Informant 4 & 5

Informanten anser att effekten på sjöfarten kommer att bli väldigt liten dock kommer flyget drabbas kraftigt på grund av prisskillnaden för en relativt snabb transport som kan urskiljas i tabell 1.

Tabell 1: Pris/ledtider för de olika transportslagen. Ledtiderna avser hamn till hamn, tågstation till tågstation, flygplats till flygplats från Kina till Europa. (Personlig kommunikation informant 4 & 5)

Transportslag	Pris för 40' container	Ledtid (Kina - Europa)
Sjö	~ 2000 dollar (\$)	~ 40 dygn
Tåg	~ 5000 dollar (\$)	~ 20 dygn
Flyg	~ 20 000 dollar (\$)	~ 3 dygn

Informanten ser tågalternativet som ett komplement till sjöfart, dock blir det ett problem när tomcontainrar fraktas fram och tillbaka. I dagsläget fraktas tre containrar till Europa för varje container som fraktas till Asien vilket har gett ett överskott i Europa. Ett annat problem är att i Asien föredras 20' medan i Europa används 40' high cube i större utsträckning.

Enligt Informanten finns det fördelar för aktörer som använder flera transportslag, exempelvis rederier som är aktiva inom tågtransporter. Varuägare som vill transportera containrar med tåg från Asien till Europa kan sedan omplacera lastbärare till ett fartyg för att minska returkostnaden. Vanligtvis när lastbärare hyrs måste denna returneras till avsändaren, det här skulle ej vara ekonomiskt hållbart för tågtransporter.

Många kunder ser ett värde med miljövänliga transporter, järnväg är ett mellanting av båt och flyg och därför kan en del av de som idag väljer flyg övergå till tågtransport. Kylcontainrar kan också vara ett problem då tågen är relativt omoderna. Just nu används dieselgeneratorer för att behålla temperaturen i kylcontainrar vilket lastägaren inte är positiva till om deras mål är att minska miljöpåverkan. Tåg har även de senaste åren blivit mer pålitligt, förr fanns det en tendens att tågen "försvann" för att sedan återlämnas mot betalning. Informanten anser Baltikum vara en stark aktör för tågtransporter i framtiden då bredden på tåg är samma som i Ryssland vilket minskar antalet omlastningar, därmed förekommer smidigare transport.

Järnvägen kommer växa sig till att bli mer intressant, framförallt såvitt tågen moderniseras genom att bli snabbare och billigare samt smidigare om dubbelstackning blir aktuellt. Dubbelstackning innebär att containrar placeras två i höjd, detta leder till högre kapacitet för tågtransport men kommer inte innebära att sjöfarten blir obetydlig. Ett annat problem är även längden på tågen, de har en längdbegränsning i EU vilket sänker kapaciteten. I slutändan är informanten enig om att järnväg bara är en trend som kunderna är nyfikna på. I slutändan kommer priset styra och som det ser ut idag så är sjöfarten överlägset billigast. Informanten hade även frågat svenska importörer om de vill betala en premiumsumma för 25 dagars sjöfrakt vilket ingen visade intresse för.

Det finns även de som är oroliga för Kinas intentioner med BRI, informanten anser dock att lastägare har stort inflytande gällande etiska frågor, Kina kan inte agera efter eget behag eftersom detta kan resultera i att lastägare söker andra marknader.

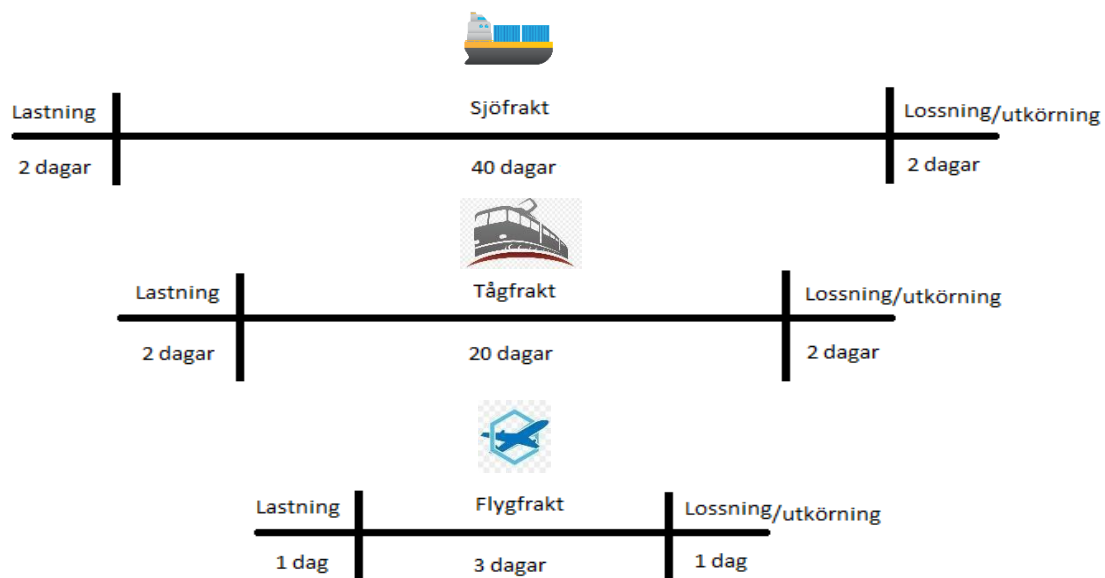
4.1.5 Informant 6

Tågtransporter har under en längre period ökats ganska kraftigt de senaste åren och det är enligt informanten en allmän kännedom inom branschen att denna lösning finns och att den fungerar. Det har under många år funnits tågtransport genom ryska Sibirien för att sedan, vanligtvis, fortsätta in genom Polen men det har tidigare varit en hög stöldrisk och en hög kostnad. Självklart har One Belt, One Road inneburit att denna produkt har kommit tillbaka och gjort

det väldigt starkt eftersom det fungerar på ett bra sätt. Det går däremot enligt informanten att konstatera att de järnvägslinjer som går mellan Kina och Europa inte kommer att hota container sjöfarten till Sverige utan kommer istället vara ett komplement. Kapaciteten på ett tåg är ca 100 TEU medan ett fartyg har en kapacitet på 20 000 TEU och i vissa fall ännu mer. Den existerande volymen på tåg är inte tillräckligt stor för att en transportköpare ska kunna bli innovativ och förändra sin försörjningskedja genom tågtransporter. Informanten anser istället att tågtransporter mellan Kina och Europa kommer att stärka sin konkurrenskraft till flygfrakt då en tågtransport på denna sträcka i snitt kostar 50 procent mindre än vad flygfrakt gör.

I början av 2017 ökade kännedomen om tågtjänsten i norra Europa därav antalet tåg som avgick från Kina ökade, framförallt är det Tyskland, Frankrike samt bilindustrin som är drivande för detta alternativ av transport. Alla tåg till Europa går via Vitryssland, på gränsen mellan Vitryssland och Polen måste containern lyftas till ett nytt tåg på grund av skillnader i spårbredd, den ökade volymen skapade en stor stockning vid gränsövergången in i Polen.

Misstag som ofta sker när transportköpare räknar ledtider för en tågtransport gentemot en sjötransport är ledtiden i Kina. Ska en container transporteras hamn till hamn mellan Shanghai och Göteborg tar detta cirka 40 dagar, detta exkluderar de två dagar innan fartyget avgår från Kina. En tågtransport däremot har en lika stor ledtid i Kina som sjötransporter, nämligen två dagar, vilket oftast förbises när tågtransporter diskuteras. När godsen sedan anländer till exempelvis Hamburg eller Warszawa transporteras den sista biten till Göteborg vanligtvis med lastbil. Poängen är att ett vanligt misstag som görs vid en jämförelse är att många räknar hamn till hamn när sjövägen granskas men glömmer de extra två dagars ledtid i Shanghai då godset ska hämtas, förtullas med mera, för att sedan även i Göteborg transporteras från hamnen till sin destination. Det är därför väldigt viktigt när det talas om ledtider att skillnaden mellan dörr till dörr, hamn till hamn och tågstation till tågstation är klargjord, vilket visas i figur 4.1.



Figur 3: Visar ledtiderna för de olika transportslagen sjöfrakt, tågfrakt och flygfrakt. Denna bild ger en ungefärlig bild på hur länge det tar att frakta containrar dörr till dörr mellan Kina och Europa. (Författarna som gjort figuren)

Informanten anser inte att det blir någon större skillnad på transportrutterna på grund av tågtransporter, dock finns det vissa lösningar som rederier kan göra, exempelvis om rutten mellan Kina och Riga fungerar effektivt kommer det finnas godsvolym i Riga som ska transporteras vidare. Det kan därmed finnas en marknad för att etablera en feederlinje från Riga och vidare till övriga Europa. Informanten tror även att Kouvola i Finland har stor möjlighet att öka godsvolymen för att undvika stockning i Polen, med andra ord finns det en liten möjlighet för sjöfarten att ta del av dessa godsvolymer, däremot etableras troligtvis inga nätverk på grund av de tågvolymen som anländer från Kina.

Informanten anser *BRI* vara ett politiskt initiativ från presidenten, Kina positionerar sig på världsmarknaden och försöker ta ytterligare steg för att bli ledande i världen. Kina har som tidigare nämnts stor handlingskraft och mycket kapital som kan investeras. Det pågår en ständig debatt om huruvida ett land vill sitta i knät på Kina för att de lånar ut mycket pengar till infrastrukturprojekt? Hur mycket makt ska egentligen ges till Kina? Deras ekonomiska intressen samspekar ofta med politisk påverkan.

4.2 Kommer förändring av marknadsstrategier vara aktuell?

Följande kapitel är en summering av svaren från intervjuerna då informanterna hade lite information att delge gällande den andra frågeställningen: *“Kommer förändring av marknadsstrategier gällande tonnageplacering och ruttplanering vara aktuell omkring Östersjön?”*

Med den ökade aktivitet från Kinas initiativ ställde författarna frågan till informanterna om det fanns något scenario där aktörerna behöver ändra sin marknadsstrategi för att bemöta detta initiativ på ett effektivt sätt. Ändring av marknadsstrategi skulle i detta fall vara ändring av tonnageplacering, med andra ord där fartygen verkar. Frågan uppstår om hamnar som i dagsläget inte är lika attraktiva skulle behöva granskas för att utvärdera deras framtida potential eftersom järnvägarna planeras att anläggas till ovanliga sjöfarts-städer/länder. I och med en tonnageändring kan även risk finnas att delar av linjerutten måste förändras för att bemöta marknaden. I intervjuerna nämndes exempel på vad som skulle kunna orsaka rutförändringar.

Då samtliga informanter var eniga om att aktörerna inom containersjöfarten inte behöver vara rädda för att järnvägen ska konkurrera ut dem, hade de inte tänkt speciellt mycket på ändring av marknadsstrategier. Istället såg informanterna järnvägen som ett komplement till sjöfarten, om exempelvis en deadline missas i Kina kan gods skickas med tåg till Centraleuropa, godset anländer då istället på cirka tre veckor, jämfört mot sex veckor. Likväl nämndes att om många av initiativets långsiktiga planer blir verklighet, speciellt kring Baltikum, kan det eventuellt bli någon tonnageändring till Östersjön för att bemöta behovet. Emellertid beror det också på huruvida sanktionerna EU utfört mot Ryssland dras tillbaka, annars verkar det som en föga tilldragande marknad.

En av informanterna berättade att under 2014 tog en tågtransport mellan Shanghai och Warszawa 14 dagar och detta var som en klocka, det tog alltid 14 dagar. I dag pågår en stockning vid Małaszewicze vid Polens gräns mot Vitryssland. Stockningen i Małaszewicze vid Polens gräns påverkar tågtransporten negativt eftersom det ska vara en "premiumprodukt", precis som flygtransporter är konceptet med tåg att det ska gå fort. På grund av stockningen har ledtiderna ökat till 19–22 dagar för en transport till Warszawa. Detta ger en väldigt stor effekt då transportköpare börjar ifrågasätta värdet i att betala den extrakostnad som en tågtransport innebär när ledtiden, jämfört med en sjötransport, inte är lika stor längre.

Tåg-/sjöfrakt har dock den miljömässiga vinningen jämfört med flyg vilket marknaden också efterfrågar.

Informant 6 har gjort ett par intressanta upptäckter, under 2017 men också 2018 har transportörer börjat leta efter alternativa hubbar då antalet tåg som anländer också ökar. Istället för att transportera till Małaszewicze har nya alternativ uppstått, bland dessa återfinns bland annat Budapest, Riga och finska Kouvola. Trenden är att undvika Małaszewicze för att på detta sätt minska ledtiderna, men samtidigt är kapaciteten vid dessa gränsövergångar också begränsade. I Kina finns det också gränsövergångar till bland annat Kazakstan, Mongoliet och Ryssland, när godsen måste byta tåg tar det alltid extra tid och kräver kapacitet från terminalen. I Kina återfinns inte dessa kapacitetsproblem längre utan dessa har lösts på ett effektivt sätt, nyckeln till tågtransporters fortsatta utveckling är just ledtider. En annan informant har tidigare gjort kalkylering på kostnaden för att transportera ett klädesplagg som produceras i Kina för att sedan säljas i Sverige, transportkostnaden uppgick till ca tre kronor. Transport är med andra ord

en väldigt billig insats nästan oberoende av vad som transporteras i en container vilket också är en anledning till att flygfrakt är ett alternativ. Eftersom transportkostnaderna är låga blir det viktigt att planera ur ett försäljningsperspektiv. Ifall priset för en transport ökar påverkar det inte vinsten speciellt mycket, däremot om klädesplagget måste säljas för halva priset har detta en oerhört stor effekt.

Tre av informanterna nämnde att många importörer transporterar den största delen av sitt gods sjövägen men om det sker förseningar i Kina flygs oftast godset till Europa, följaktligen används en kombination av flyg och sjöfrakt genom en sjötransport till Dubai där det sedan flygs till Europa. Denna lösning har dock sjunkit i popularitet då tågtransporter har tagit över detta val av transport. Informanten har upptäckt att många av deras kunder flyger sitt gods i onödan, är godset försenat två veckor i Kina går det inte längre att transportera godset sjövägen och då väljer många flygtransport. När godset flygs, skapas stora emissioner i luften plus att godset anländer för tidigt till Sverige och det är därför som tågtransporter är ett bra komplement till en försenad sjötransport. Tåg är dyrare än sjöfart men betydligt billigare än flyg, därför har vissa kunder flyttat en viss del av sin godsvolym från sjöfrakt till tågfrakt för att inte ha all sin volym på sjö vilket kan innebära en tight deadline. Det är många kunder som har ändrat sina rutiner och transporterar exempelvis en 40' container på tåg som i vanliga fall hade fraktats på båt. Denna lösning innebär att företaget kan minska sitt säkerhetslager i Sverige plus att det innebär en större riskspridning mellan de två transportslagen istället för att all volym transporteras sjövägen.

En av informanterna nämnde att ur ett fyllnadsgradsperspektiv transporteras fulla containrar från Kina till Europa, problem uppstår vid returren då det råder stor obalans i marknaden. Som tidigare nämnts fraktas tre containrar till Europa för varje container som går till Asien. Rimligen transporteras fulla containrar med tåg från Kina till Europa medan de tomcontainrar som finns i Europa fraktas tillbaka med fartyg. Enligt denne informant är det inte lågvärdigt gods som kommer att transporteras på järnväg men inte heller det mest högvärdiga utan ett mellansegment. Blir det en hög frekvens på tågtransporter tror dock informanten att andra typer av gods också kan transporteras.

Tre av informanterna spekulerar om Kina hade något annat planerat än vad som sagts. Ett oroväckande moment skulle vara om Kina börjar använda de utformade järnvägarna till sin fördel genom att dra containrarna till sina egna hamnar där inte de andra aktörerna kan vara med och konkurrera om andelarna. Kina har gett en bild av att initiativet ska öka samarbete mellan länder, det ska bli lättare att handla med varandra och göra att alla får ta en del av marknaden. Informanterna pekar villigt ut kineserna som historiskt duktiga och strategiska handelsmän men somliga betraktar kineserna som lömska. Kina är väldigt patriotiska då de styrts av en partidiktatur, allt som Kina planerar och utför, det görs främst för Kina. De har sedan initiativets start köpt in sig i olika företag/infrastrukturer i Europa. Eftersom allt är statligt ägt av Kina, innebär det i praktiken att Kina köper "landtungor", de äger en del av ett annat lands markyta.

4.3 Enkätens utfall

Författarna utförde även en kvalitativ enkät för att nå ut till samtliga rederier inom svenska containerrådet. Totalt skickades enkäten till elva aktörer varav fem stycken svarade. Enkäten ställde frågor angående BRIs påverkan på containersjöfarten till Sverige och om en eventuell ändring av marknadsstrategier är aktuell. Resultatet presenteras nedanför;

De olika befattningar som de svarande hade var: Partner/Director, VD, Operations manager, Regional manager och Line Manager.

Tre av fem respondenter tror att BRI kommer att ha en påverkan på transportmönstret till Sverige med motiveringen: kapacitetsskillnaden mellan tåg och fartyg är alldeles för stor, men visst kommer det att ändra transportmönstret något, dock kommer det vara en omärklig andel som börjar dras med tåg jämfört mot sjöfarten.

Fyra av fem respondenter var eniga om att en ändring av marknadsstrategin inte är aktuell. Den aktören som svarade *liten förändring* tyckte att kapacitetsskillnaden är den stora faktorn här. Sjöfarten är alldeles för dominerande och att tågtransporter kommer ha svårt att ta märkbara flöden från sjötransporten.

Enkäten innehöll även en fråga angående BRIs 10 till 15-åriga effekt på transportmönstret från Kina till Sverige. Respondenterna var eniga om att det kommer vara lastägare med gods som har högre varuvärde som väljer att ta tågtransporter istället, likväl så kommer det med ett högre transportpris, nu och i framtiden. En av respondenterna tror att östeuropeiska länder utan vattenförbindelser kan komma att uppskatta detta initiativs fördelar med järnväg.

5. DISKUSSION

De intervjuer och artiklar som granskats samt svaren som samlats in via enkät pekar mot att samtliga informanter anser att BRI kommer att ha mycket liten påverkan på hur containrar transporteras från Kina till Sverige. Informanterna ansåg inte heller att några större förändringar i marknadsstrategier vore aktuella, däremot spekulerades det i många nya marknader där pengar kan tjänas vilket kommer att diskuteras i detta kapitel utifrån den data som samlats in. I följande kapitel kommer också den utvalda metoden att diskuteras i ett eget avsnitt.

5.1 Resultatdiskussion

BRI är fortfarande i ett tidigt skede och det är därför svårt att urskilja vad utfallet blir av denna enorma infrastruktursatsning, det går däremot att konstatera en sak: den kapacitet som sjöfarten besitter är idag oerhört svår för något annat transportslag att konkurrera mot. En av de större svårigheterna med järnvägstransporter från Kina är mängden omlastningar som krävs på grund av skillnader i spårbredd, detta tar både tid och innebär en förhöjd skaderisk då containrar måste omlastas till nya tåg. Ett annat problem som tidigare funnits vid tågtransporter från Kina till Europa är säkerhetsaspekter, det har enligt flera informanter varit vanligt att gods försvinner under transport.

5.1.1 BRIs påverkan på containertransporter till Sverige

Sjöfarten är både billigare och miljövänligare än flyg och järnväg, det enda sättet för dessa att konkurrera är genom att vara snabbare. De järnvägslinjer som planeras genom Eurasien kommer därför sannolikt inte ta några större marknadsandelar från sjöfarten utan ska snarare ses som ett komplement till sjöfarten och ett sätt att minska mängden flygtransporter som genomförs. Idag flygs enligt informanterna gods som är försenat medan tågtransporter används vid ett mellanting då godset inte är försenat men fortfarande kräver en snabb transport, detta kan BRI komma att förändra genom att tågtransporter blir snabbare, säkrare och billigare. Med minskat antal flygtransporter och ett ökat antal tågtransporter sänks miljöpåverkan samtidigt som transportköparen får ett billigare alternativ, upp till 75 procent lägre fraktkostnad borde vara tilltalande även fast transportkostnader står för en liten del av ett gods värde vid en containertransport.

BRI har stora möjligheter i Eurasiens inland där det finns flera länder utan kust och därmed ingen möjlighet att utnyttja den stora kapacitet som sjöfarten innebär. Dessa länder skulle då få mycket större möjlighet att delta i den globala handeln och öka sin produktion. Det är inte helt omöjligt att tänka sig att i dessa länder finns potential för företag att starta produktion av sina varor vilket utan god infrastruktur är oerhört svårt.

Ett problem som författarna identifierat från den data som samlats in är gränsövergångar. Ett tåg som transporterar gods från Kina till Europa har många gränsövergångar vilket kräver omlastningar då det är en skillnad i både spårbredd och i tillåten längd på tåg (Knowler, 2018).

En omlastning innebär alltid en förseningsrisk men också en skaderisk på godset, de flesta skador som uppstår är vid omlastningar. I Małaszewicze pågår en stocking på grund av just de problemen, spårbredden är annorlunda och tågen kortare än i Ryssland, detta påverkar tågtransporter negativt då transportens ledtid ökar och transportköpare inte längre tycker att skillnaden mellan en tågtransport och sjötransport är tillräckligt stor. De spårarbeten som pågår i Małaszewicze kommer inte göra det bättre för tågtransporter, den ökade ledtiden kommer sannolikt att skada tågtransporten ytterligare. En av informanterna delgav att i Kina var det tidigare problem med kapaciteten vid gränsövergångar, dessa har dock åtgärdats effektivt. Lyckas Małaszewicze också åtgärda sina kapacitetsproblem antar författarna att ledtiden återigen kommer vara cirka 14 dagar. Misslyckas däremot Małaszewicze med att åtgärda problemen inom den närmsta framtiden, är det inte omöjligt att de andra alternativ som transportörer undersöker blir den nya standardrutten.

Skulle till exempel Riga eller Kouvola bli den hubb som transportörer väljer att frakta sitt gods till, finns där en marknad i att transportera vidare godset sjövägen till övriga Baltikum men också Tyskland och Frankrike vilket är slutdestinationen för mycket av godset från Asien. En fördel med Riga och Kouvola är att spårbredden i Lettland är densamma som i Ryssland, och den i Finland är kompatibel med den ryska bredden (Puffert, 1992, s.449–450). Nackdelen med dessa hubbar är att de ligger i Europa där den tillåtna längden är 750 meter för ett godståg jämfört med Ryssland där den tillåtna längden är 1250 meter (UN, 1985, s.3–4), vilket sänker kapaciteten för en tågtransport men kan minska ledtiden beroende på hur långa tågen är. Dessa nätverk via sjövägen kommer troligtvis inte vara speciellt stora, framförallt på grund av den bristande kapacitet som tågtransporter har. Tåg kan maximalt frakta 100 containrar mellan Europa och Kina medan feederfartyg har en maxkapacitet på 1000 containrar. Ett feederfartyg som trafikerar i Östersjön kan därmed hantera kapaciteten från ett mindre antal tåg och det krävs inte speciellt många fartyg för att bemöta den ringa ökning i godstransporter som informanterna anser kommer att ske. Skulle det bli en hög frekvens på tågtransporter, tio stycken per dag, krävs det inte mer än ett feeder anlöp per dag för att hantera volymen och detta är ingen anledning för ett företag att konstruera ett stort nätverk kring.

Det vore därför intressant att undersöka dubbelstackning, en teknik där containrar placeras två i höjd, därmed fördubblas ett tåg sin kapacitet och priset kan sänkas ytterligare. Denna teknik är tillåten i bland annat USA, Kanada samt Australien och är vanlig på längre sträckor. (Geldermalsen, Leviny, 2005) Problemet med dubbelstackning för ett transportsystem som ej är anpassat för detta är högst sannolikt höjden, det vore alldeles för dyrt att bygga om exempelvis tunnlar och terminaler för att anpassa dem till den nya höjden. I USA och Kanada är också den tillåtna längden på tåg mycket längre, cirka 3700 meter, vilket också ökar kapaciteten för tåg. Enligt Los Angeles Times transporterade ett tåg den 9–10 januari 2010, över 600 containrar vilket är det högsta uppmätta antalet containrar på en tågtransport. Anledningen till att tåg inte blir längre är för att det blir stocking i trafiken då bilar måste vänta på att tåget passerat samt den säkerhetsrisk det innebär för ett så långt tåg att trafikera i tätbebyggda områden (Connell, 2010). Skulle en lösning likt den i USA och Kanada vara möjlig

för transporter mellan Kina och Europa, vore det inte osannolikt att järnvägstransporter utöver ett komplement också skulle bli en konkurrent till sjöfarten.

5.1.2 Förändring av marknadsstrategier

Tomcontainrar är ett stort problem för hela marknaden som transporterar gods från Asien till Europa, det fraktas som tidigare nämnts tre containrar med gods till Europa för varje container med gods som fraktas till Asien. Enligt de priser författarna tagit del av från en av informanterna kostar det 5000 dollar för en tågtransport mellan Asien och Europa medan det kostar 2000 dollar för en sjötransport. Detta innebär att kostnaden för en container att transporteras tillbaka till Asien, vilket kommer att behövas i och med obalansen i marknaden, endast är hållbar för en sjöfrakt. Vad ska då transporteras tillbaka när tåget återvänder till Asien? Enligt den data som insamlats kommer tåget till två tredjedelar bestå av tomcontainrar vilket inte är ekonomiskt hållbart. Det bästa för en tågtransport hade givetvis varit om containrarna varit fyllda med någonting vilket inte hade varit helt omöjligt då kapaciteten är mycket lägre på ett tåg och därmed enklare att fylla samtidigt som priset eventuellt behöver sänkas. Det är en fördel om ett företag har andelar i bägge marknader, både tågtransporter och sjötransporter. Ett sådant företag kan hyra ut sina egna containrar och därmed behöver en transportköpare inte ta ansvar för containerns retur medan transportören kan utnyttja sina fartyg till returen av containern. Företaget med andelar i bägge marknader kan också erbjuda sina kunder en tågtransport till Asien såvida det finns svårigheter att fylla tåget med gods.

Flera av informanterna har upptäckt att många kunder ser ett värde i miljövänliga transporter och det är inom denna marknad som tågtransporter har möjlighet att ta stora andelar från flyget. Det innebär inte bara minskade emissioner med en tågtransport utan en flygtransport kan även gå för snabbt. Kunden får sitt gods tidigare än beräknat och måste därmed betala lagerhållningskostnader istället för att genom en tågtransport kunna planera in en "just in time" lösning även när godset blivit försenat i Kina.

5.2 Metoddiskussion

Litteratursökningen var ett av de mer komplicerade momenten under denna rapport då BRI är i ett tidigt skede och mycket av det som publiceras är överambitiöst och kommer troligen aldrig genomföras. Det var mycket viktigt att ständigt kritiskt granska alla de artiklar och nyhetsinslag som påträffades samt kontrollera dessa genom att hitta flera artiklar som behandlar samma ämne. Detta moment delades upp mellan författarna, den ena riktade in sig på finansiering och aktuella projekt under tiden som den andra riktade in sig på Khorgos som knypunkt, gränsövergångar och uppstarten av projektet. Detta arbetssätt gjorde denna process mer effektiv och tidssparande. Detta moment utfördes innan intervjuerna eftersom författarna då fick en större kunskap om ämnet vilket gav rapporten en betydande grund. De källor som valts ut har varit av stor betydelse för undersökningen och gett djup kunskap angående One Belt, One Road samt vad detta initiativ innebär, har för syfte och påverkan.

Arbetet består av fem intervjuer vilket var tillräckligt många då ingen helt ny information framkom under de senare intervjuerna och alla informanter var eniga om utfallet av BRI. Genom att jämföra svaren mellan de olika informanterna kunde författarna nyttja triangulering för att öka rapportens validitet. Information som inte upprepats från flera informanter kontrollerades genom den litteratur som samlats in tidigare. Intervjuerna var semistrukturerade med motiveringen att informanterna fick möjlighet att utveckla sina svar och var ledande vid samtalen under förutsättning att de höll sig inom ramen för rapportens frågeställningar (Denscombe, 2010). Informanternas kunskap angående BRI varierade och en del hade djupare kännedom angående exempelvis tågtransporter vilket författarna då försökte fokusera mer på men alla informanter svarade på de frågeställningar som presenterades.

Rapporten innehåller också en enkät som skickades ut till medlemmarna i svenska Containerrådet och som var utformad enligt Denscombes (2010) riktlinjer. Enkäten skickades först ut till ett antal klasskamrater till författarna för att göra en kvalitetskontroll där mycket bra råd gavs, och enkäten anpassades därefter. Svaghet med enkäten är dock att av de elva som mottog enkäten svarade endast fem, med andra ord mindre än 50 procent. Enkäten skickades tre gånger och ytterligare försök till att få svar ansåg författarna inte hade ökat responsen. Enkäten var kvalitativ då urvalet var noga utvalt, dock hade en större respons gett en mer rättvisande bild av läget inom branschen. Svartalternativen till den första frågan i enkäten "Tror ni att BRI kommer ha någon som helst påverkan på transportmönstret?" borde ha förtydligats då respondenterna svarade liten/ingen förändring men alla motiverade svaren likadant: kapacitetsskillnaden är för stor. Istället borde svartalternativen gett en bättre förklaring till vad de olika förändringsalternativen innebar. Värt att tillägga är att författarna skickade enkäten direk till högt uppsatta personer inom rederierna, dock är det svårt att säkerställa att det var precis den personen som svarade.

6. SLUTSATS

BRI kommer att ha en mycket liten påverkan på hur en container transporteras från Kina till Europa på grund av den bristande kapacitet som tåg har jämfört med fartyg. Det kan finnas en marknad i att etablera en feeder linje i Östersjön såvitt transportörer väljer att omdirigera sitt gods från Małaszewicze till Riga eller Kouvola, dock det är sannolikt inga stora volymer som anländer och endast ett fåtal rederier kommer kunna ta del av den ökade godsvolymen kring Östersjön.

Med dagens regler och restriktioner finns det ingen möjlighet för tågtransporter att konkurrera med sjötransporter mellan Asien och Europa, ifall möjlighet till dubbelstackning och längre tåg funnits på denna sträcka hade tågtransporter däremot kunnat ta vissa marknadsandelar från sjötransporter och erbjuda viss konkurrens. Med enbart dubbelstackning kan ett tågs kapacitet fördubblas, detta i kombination med längre tåg hade i teorin kunnat öka dagens tågkapacitet från 100 TEU till närmare 400 TEU.

De tågtransporter som idag utförs ska dock ses som ett komplement snarare än en konkurrent till sjöfart och vara en premiumprodukt när en lastägare kräver en snabb transport. Tågtransport är en mycket bra lösning till problemet med försenat gods från Kina eller Asien då den är snabb och pålitlig men framförallt både billigare och miljövänligare än en flygtransport.

6.1 Förslag till fortsatt forskning inom området

Författarna har identifierat fyra områden som vore intressanta att göra efterforskningar på:

- Hur stor kapacitetshöjning kan dubbelstackning ge?
- Hur påverkar möjligheten till längre tåg valet av transport i Europa och kan det leda till en minskning av vägtransporter?
- Hur mycket kan tågtransporters kapacitet från Kina till Europa öka om en lösning likt den i exempelvis USA, Kanada och Australien görs?
- Kan tågtransporter konkurrera med flygtransporter mellan Asien och Europa?

REFERENSER

Berger, R (2017) *Eurasian Rail Corridors: What Opportunities for Freight Stakeholders?* International Union of Railways (Articles L 122-4 and L122-5 of the French Intellectual Property Code)

https://uic.org/IMG/pdf/corridors_exe_sum2017_web.pdf.

Denscombe, M (2010) *The Good Research Guide - for small-scale social research projects*. Berkshire. Open University Press

Drevalev, Kapustina, Silin & Trevisan. (2017) *China's economic interests in the "One Belt, One Road" initiative*. EDP Sciences, 39, s. 4-5. doi - 1982831933

Emde, S & Boysen N. (2016) Berth allocation in container terminals that service feeder ships and deep-sea vessels. *Journal of the Operational Research Society*, 67:4 (551-563)

Hämtad från URL

<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1057/jors.2015.78?needAccess=true>

Gang, W (2017, 9 maj) SOEs Lead Infrastructure Push in 1,700 'Belt and Road' Projects. *Caixin Global*.

Hämtad från URL

<https://www.caixinglobal.com/2017-05-10/101088332.html>

Higgins, A (2018, 1 januari) Chinas ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan. *The New York Times*.

Hämtad från URL

<https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html>

Hillman, J E. (2018) *The Rise of China-Europe Railways*. Center For Strategic & International Studies.

Hämtad från URL

<https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>

Ho, D (2017, 27 september) Cost of funding 'Belt and Road Initiative' is daunting task. *South China Morning Post*.

Hämtad från URL

<http://www.scmp.com/special-reports/business/topics/special-report-belt-and-road/article/2112978/cost-funding-belt-and>

Huang, Z (2017, 15 maj) Your guide to understanding OBOR, China's new Silk Road plan. *Quartz*.

Hämtad från URL

<https://qz.com/983460/obor-an-extremely-simple-guide-to-understanding-chinas-one-belt-one-road-forum-for-its-new-silk-road/>

Jinping, X (2017, 14 maj) President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. *Xinhuanet*. Hämtad från URL http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm

Knowler, G (2017, 4 december) Rocketing China-Europe rail volume strains infrastructure. *Railpage*. Hämtad från URL <http://www.railpage.com.au/news/s/rocketing-chinaeurope-rail-volume-strains-infrastructure?platform=hootsuite>

Koo, G (2018, 22 januari) Can Trump's America reverse worldwide disapproval? *Asian Times*. Hämtad från URL <http://www.atimes.com/article/can-trumps-america-reverse-worldwide-disapproval/>

Leroi, X (2016, 28 oktober) Comment: One Belt, One Road the future for trade between east and west. *The Loadstar*. Hämtad från URL <https://theloadstar.co.uk/comment-one-belt-one-road-future-trade-east-west/>

Mações, B (2016, 20 juni) New Western frontier, conquered by China. *Politico*. Hämtad från URL <https://www.politico.eu/article/khorgas-china-kazakhstan-new-silk-road-trade/>

Puffert, D J. (1992) The Economics of Spatial Network Externalities and the Dynamics of Railway Gauge Standardization, *The Journal of Economic History*, 52(2) 449-452.

Qinqin, P & Jia, D (2017, 11 maj) China State Banks Provide Over \$400 Bln of Credits to Belt and Road Projects. *Caixin Global*. Hämtad från URL <https://www.caixinglobal.com/2017-05-12/101089361.html>

Shepard, W. (2017, 26 maj) New Silk Road: China Takes A 49% Cut Of Khorgos Gateway, A Major Overland Silk Road Port. *Forbes*. Hämtad från URL <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/05/26/new-silk-road-china-takes-a-49-cut-of-khorgos-gateway-a-major-overland-silk-road-port/#74ebd8a41373>

The World Bank. (2017) *World Bank and AIIB Sign Cooperation Framework*. Hämtad från URL <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/04/23/world-bank-and-aiib-sign-cooperation-framework>

UN 1985: 3-4. *European Agreement on Main International Railway Lines (AGC)*. Geneva

Hämtad från URL

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/AGC_e.pdf

Van Geldermalsen, T, Leviny, D (2005) Viability of Providing Double Stack Access on Railway Lines in Southeast Australia. *Australasian Transport Research Forum*. 17(28), 2-3

Hämtad från URL

https://www.researchgate.net/publication/266488678_Viability_of_Providing_Double_Stack_Access_on_Railway_Lines_in_Southeast_Australia

Wikimages (2011, 14 december) Earth Map Summer July Continents. *Pixabay*.

Hämtad från URL

<https://pixabay.com/en/earth-map-summer-july-continents-11048/>

Zakrzewski, B (2016) LOGISTICS CENTRES OF EASTERN POLAND IN THE PAN-EUROPEAN TRANSPORT CORRIDOR NO. 2. *Problemy Transportu i Logistyki*, 34 (219-228)

Hämtad från URL

https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-5103d33b-684f-4cf5-9e33-d6d9908a32c4/c/Zakrzewski_B_Logistics_PTIL2_34_2016.pdf

BILAGOR

Bilaga 1: Enkäten som skickades ut till svenska Containerrådets medlemmar.

One Belt, One Road Initiative (BRI) - Påverkan på svensk containersjöfart

Enkäten ska vara underlag för ett kandidatarbete som skrivs av två studenterna David Olsson & Martin Hougberg på Chalmers, Sjöfart och Logistik.

Det massiva projekt som Kina planerar över kontinenterna tror vi kan ha stor effekt på containersjöfarten och bilda nya transportmönster.

Frågor mailas till:

Martin.Hougberg@hotmail.com

DavidOlsson.11@gmail.com

Tack för att ni tar er tid!

* Required

Email address *

Your email

Företag *

Your answer

Namn och befattning *

Your answer

Tror ni att BRI kommer ha någon som helst påverkan på transportmönstret? (På vilket sätt containern tar sig från Kina till Sverige) *

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet inte

Kort motivering till ert svar.

Your answer

Kan BRI ändra på er nuvarande marknadsstrategi gällande tonnageplacering och ruttplanering? *

- ☐ Stor förändring
- ☐ Liten förändring
- ☐ Ingen förändring
- ☐ Vet ej

Kort motivering till ert svar.

Your answer

Vad tror du BRI kommer ha för långsiktig effekt på transportmönstret från Kina till Sverige? (10-15 år)

Your answer

Kan vi nämna dig och/eller företaget vid namn i rapporten? *

☐ Ja

☐ Nej

☐ Other:

Kan vi kontakta dig om vi har följdfrågor? *

☐ Ja

☐ Nej