



Economist.com

Economist.com. (2019)

Hur kan Kinas *One Belt One Road initiative* påverka handeln på sjövägen längs med Asien och Europa

- Kommer Kinas Investeringar i inlandets infrastruktur göra det svårt för sjöfarten att behålla lika stor del av dagens handel?

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

Jakob Leo

Hur kan Kinas *One Belt One Road initiative* påverka handeln på sjövägen längs med Asien och Europa

Kommer Kinas Investeringar i inlandets infrastruktur göra det svårt för sjöfarten att behålla lika stor del av dagens handel?

Kandidatarbete i mekanik och maritima vetenskaper

JAKOB LEO

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Avdelningen för Sjöfart och Logistik

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2019

Hur kan Kinas One Belt One Road initiative påverka handeln på sjövägen längs med Asien och Europa
Kommer Kinas Investeringar i inlandets infrastruktur göra det svårt för sjöfarten att behålla
lika stor del av dagens handel?

© Jakob Leo, 2019

Kandidatarbete 2019:10
Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Omslagsbilden presenterar en övergripande bild som illustrerar *OBOR*. Där går att se hur *OBOR*
både kommer vara ett transportslag omfattande inland och sjö.

Tryckeri /Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Göteborg, Sverige 2019

1 Sammanfattning

Projektet *OBOR (One Belt One Road)* skapades av president Xi Jinping år 2013. *OBOR* är ett försök till att återskapa dem gamla silkesvägarna mellan Kina och Europa. Planen är att skapa en god och förbättrad infrastruktur på land och till sjöss mellan dem två kontinenterna. (Oboreuropecom, 2019). Detta arbetet undersöker med hjälp av litteratur och intervjuer sjöfartens utmaningar vad gäller sträckan mellan Asien och Europa på främst sjöväg. Här undersöks hur såvida inlandstransporter är en konkurrens till sjötransporter eller inte. Arbetet resulterar i en klar linje där dem intervjuade från olika näringsgrenar är överens med hur man tror sjöfarten kommer se ut. Nämligen positiv, främst då man tror att snabba inlandsvägar kommer ta frakt och gods från flygfrakten, snarare än sjöfarten.

Nyckelord: OBOR, Infrastruktur, NSR, MSR, Ice silk road, TEU, Feeder, Sjöfart

Abstract

The project *OBOR (One Belt One Road)* was initiated by president Xi Jinping in 2013. *OBOR* is an attempt to rebuild the old silk road between Europe and China. The plan is to create a good and more advanced infrastructure on land and at sea between those two continents. (Oboreuropecom, 2019). This is a study based on literature and interviews in regards of the challenges in shipping concerning the tradeline between Asia and Europe. This thesis is looking on how inland transportations such as train could be a competitor towards shipping lines. However, the results are clear about how the inland transportations most likely will take gods from airlines rather than shipping lines.

Key Words: OBOR, Infrastructure, NSR, MSR, Ice Silk Road, TEU, Feeder, Shipping

Förord

Till detta arbetet vill författaren tacka alla personer som valt att delta i intervjuerna. Utan er hade det varit svårt att genomföra detta arbetet. Tack ges också till handledare Mats Isaksson.

2 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	5
2	Definitioner och Förkortningar	8
3.	Introduktion	10
4	Bakgrund.....	13
5	Metod	18
6	Resultat.....	19
7.	Diskussion.....	29
8.	Slutsatser	32
9.	Referenser	33
10.	Bilagor	36

2 Definitioner och Förkortningar

AIIB = *Asian Infrastructure Investment Bank*

BNP = Bruttonationalprodukt

Feeder = Syftar på fartyg som levererar kortdistans transporter

Hubb = Samlastningscentral där Oceanbåtar och feeder möts med lastbilar och tåg

Ice silk road = Motsvarande NSR, sjövägen ovanför Ryssland från Asien till Europa

MSR = *Maritime Silk Road*

NSR = *Northen Sea Route*

OBOR = *One Belt One Road*

Silkesvägarna = Forntida handelsväg präglad av rikedom, politik och makt

Specieroute = sjövägarna där det skickades mycket kryddor förr, motsvarande Asien till Europa sjöväg

SREB = *Silk Road Economic Belt*

TEU = *Twenty Foot Equivalent Unit*

WE-WC = *West Europe – West China*

3. Introduktion

Sedan hundratals år tillbaka i tiden har Europa handlat med Asiatiska länder via sjövägar och inlandets Silkesvägar. Sjövägarna till Indien, och Indiska Oceanien via Egypten har varit kända sedan 515 före Kristus (av den grekiske Scylax) (Parker, G.P, 2008).

Handeln mellan Europa och Asien har med tidens exploaterande av den geografiska kartan fortsatt i en stor bemärkelse, inte minst när Kina öppnade Silkesvägarna mot Mellanöstern och Europa år 206 före Kristus under Han-dynastin. Längs sjövägen mellan Asien och Europa innebar mestadels handel med kryddor, och fick därav benämningen ”specieroute”.

Silkesvägarna, både sjöväg och inland, var mycket beresta handelsvägar, där allt från silke och kryddor till redskap, religiösa skrifter och fina stenar fraktades (Unescoorg, 2019).

Silkesvägarna användes ända fram till 1900-talet, av inte minst Ostindiska Kompaniet som gjorde sig kopiösa rikedomar längs dem maritima sjövägarna (Keay, 1991). Dem maritima handelsvägarna sträckte sig från Japans västra kust, förbi Kinas kust, genom Sydostasien, runt Indien, förbi mellanöstern och så långt som till Medelhavet. (Unescoorg, 2019).

Idag används samma transportväg för sjöfarten som under silkestiden, där större delen av den kinesiska exporten och importen fraktas längs den Sydasiatiska och europeiska sjövägen. Här fraktas idag varor för ett värde av runt US \$600 miljarder (Europaeu, 2019).

År 2013 meddelade Kinas president Xi Jinping att Kina planerar ett av världens största infrastrukturprojekt som beräknas färdigställas 2049. Detta infrastrukturprojekt innebär ett återskapande av dem gamla silkesvägarna, inte minst inland. Där tågrälsor, motorvägar och pipelines skall knyta samman Kinas Västra inland med Mellanöstern, Indien och Europa. Men även *MSR (maritime silkroad)* kommer byggas ut. (Oboreuropecom, 2019).

Eftersom gods från Asien till Europa idag främst fraktas via sjövägar (Europaeu, 2019) är det viktigt att undersöka hur en så stor inlandsutbyggnad från Kina till Europa kan påverka sjöfarten ur en synvinkel vad gäller konkurrens med inlandet. Det är i synnerlighet viktigt då Kinas västra inland kommer att knytas ihop med järnvägar, pipelines och landvägar, vilka kommer förkorta transporttiden från Asien till Europa på ett icke tidigare skådat sätt. Dessutom är tågtransporter som exempel väsentligt mycket billigare än flygtransporter, och investeringar i infrastruktur i sig har ansetts som en nyckel till framväxt (Li, Bolton, Westphal, 2018).

Arbetet kommer att lägga fram relevant fakta för att understryka sjöfartens utmaningar och möjligheter. Speciellt kommer det läggas kraft på hur företag påverkade av *OBOR (One Belt One Road)* föreställer sig framtidens utveckling. Tanken är att dra paralleller till historia av silkesvägarna, ekonomiska parametrar gällande infrastruktur och annat av relevans för att på ett enkelt och akademiskt sätt redogöra ämnet.

Syfte

Syftet med denna studie är att på ett kvalitativt sätt undersöka hur en omfattande infrastrukturs investering från världens ledande exportland kan påverka handeln för sjöfarten, gällande handel via Asien till Europa. Tyngden kommer läggas på en konkurrensmässig synvinkel där ekonomiska och logistiska utmaningar för den maritima världen kommer att belysas.

Frågeställning

Denna rapport tar upp följande frågeställningar

- Vilka är sjöfartens utmaningar eller fördelar med ett flexiblere landbaserat transportnätverk från världens största exportland?
- Kommer rederier att förändra sin linjestruktur för att möta den ökade flexibiliteten av transportmöjligheter mellan Kina och Europa?
- Hur ser företagen som är berörda av *OBOR* på en framtida utveckling av Sjöfarten kopplat till *OBOR*?

Avgränsningar

Den geografiska omfattningen av detta arbete tittar enbart på hur Kinas projekt *OBOR* påverkar den Sydostasiatiska till europeiska sjövägen. Huruvida andra kontinenter och andra handelsmönster påverkas kommer inte beaktas.

Arbetet kommer begränsas till att belysa problem eller utmaningar för sjöfarten och därav inte gå djupare in på hur problemen bör lösas.

4 Bakgrund

Den gamla silkesvägen

För att förstå grunden till *OBOR* är det viktigt att först förstå historien bakom silkesvägen, den gamla silkesvägen som existerade för mer än tusen år sedan.

Ordet silkesväg myntades först år 1877 av den tyske geografen Ferdinand von Richthofen. Begreppet användes till att beskriva forntida handelsvägar av rikedom, politik och makt. Economist.com. (2019)

Men silkesvägen öppnades tidigare än så, närmare precis 206 år före Kristus, under ledning av Han-Dynastin i Kina. Silkesvägen band samman stora delar av Europa, Mellanöstern, Indien och Kina. Bland annat fraktades silke till Rom från Kina och keramik från Europa till Asien. När silkesvägen bredde ut sig mellan olika länder och provinser resulterade detta även i en spridning av tron. Religioner spred sig längs silkesvägarna när köpmän förflyttade sig mellan världsdelarna. Kristendom satte sin prägel på både Mellanöstern och Asien och lika så spred handelsmän från runt om i världen sina religioner. Handeln var så utspridd att rika kvinnor i forntida Rom klädde sig i silkestyger tillverkade i Kina. (Frankopan, 2015).

På denna tiden var det svårt att färdas genom stora torrmarker och över berg. Att förflytta sig från punkt a till punkt b kunde ta månader, med livet som insats. Det krävdes stora vinster för att man skulle vilja ta sig genom öknen och riskera ett överfall eller torkas ut. Utbytet av varor satte över tiden en prägel på den nya handeln, städer längs med silkesvägarna kom att bli välbärgade och växte i en rasande fart. Under den gamla silkesvägens tid så fraktades varor och idéer längs både fastlandet och till sjöss med fartyg. (Frankopan, 2015).

Den nya Silkesvägen

Den nya silkesvägen kommer bestå av en maritimväg, som utöver att gå från Östra Asien till Europa via Malacca sundet även kan gå via *NSR* (*Northern Sea Route*) (Lanteigne, M.L, 2015). Det ska också byggas motorvägar, järnvägar och pipelines, som knyter samman Kinas inland med Europa via central Asien och Mellanöstern. Infrastrukturen på kontinenten kopplar ihop alla geografiskt svårtillgängliga områden för den maritima sjövägen med Europa. Och vissa delar av Kinas inland kopplas ihop med *MSR* (Enderwick P, 2018).

I oexploaterade områden kring silkesvägen finns enligt (Frankopan, 2015) mängder av naturresurser som väntar på att utvinnas. Silkesvägarnas framväxt kommer som förr i tiden gynna dessa områden kring silkesvägarna. Mellanöstern, Kaspiska havet och Asien står inför nya gyllene tider medan Europa ställs inför nya ekonomiska utmaningar i Öst menar Frankopan. Bland annat läggs en inlands hubb i Kazakstan som binder samman transporter mellan Ryssland, Kina och Indien. Vilket gör Kazakstan till ett av världens potentiella framtida

centrum (Shepard, 2016). Detta är ett land som länge levt i fattigdom och svårtillgängligt från omvärlden som har möjlighet att bli en av världens ledande transporthubbar.

OBOR är ett projekt med många intressenter och det kommer därav bekostas av många parter. Bland annat har *AIIB (The Asian Infrastructure Investment Bank)* bidragit med över 100 miljarder US dollar i investeringar. Vidare har Kina skapat en fond kallas *The Silk Road Fund* vilken man bidragit med 40 miljarder US dollar (Chien-peng (C. P.) & Chung, 2018). Andra aktörer med investeringar i Silkesvägarna är bland annat världsbanken som hittills bidragit med åtminstone 80 miljarder US dollar. Det är inte konstigt att aktörer såsom världsbanken väljer att investera i detta världsprojekt som initierar 62 procent av världens befolkning (Worldbankorg, 2019). Man är övertygad om att en ökad investering i infrastrukturen kommer leda till tillväxt i områden kring transportsträckan och öka transporttiden mellan regionerna. Utöver dessa finns en rad intressenter som skjuter till pengar.

Anledningen till att projektet drar till sig så många intressenter är att det omfattar så många länder. Storleksmässigt omfattar projektet 65 länder, vilka i sin tur står för över 30 procent av världens BNP. Som tidigare nämnt omfattar detta ungefär 62 procent av världsbefolkningen och 75 procent av världens energireserver (Worldbankorg, 2019). Det finns givetvis pengar att tjäna för både privata investerare och nationella investerare i ett sådant stort projekt.

Kina som land är mycket intresserad av att sätta fart på tillväxten i inlandet, och det är President Xi's främsta planer att stärka Beijings ekonomiska överlägsenhet i världen (Think-asiaorg, 2019).

Syd Östasiatiska och europeiska sjövägen

Den nuvarande transport rutten från Shanghai till Rotterdam i Europa tar ungefär 25 dagar hamn till hamn (Portofrotterdamcom, 2019). Medan en dörr till dörr transport från Shanghai till Rotterdam kan ta ungefär 28 dagar (Ritranl, 2019).

Det mesta godset mellan Europa och Kina går med båt. Hamnarna i Kina har långa färdvägar upp till kontinenten och gör att last som går *WE-WC (West Europe – West China)* idag kan ta upp till 50 dagar med båt (Shepard, 2016). Tidsmässigt är det inte konstigt att en transport från inlandet idag tar lång tid, då hamnarna i Kina är mestadels belägna i Östra och Sydöstra delen av landet (Icontainers, 2018). Här hittar vi bland annat hamnar såsom Shanghai, Qingdao och Guangzhou.



Figur nummer två. Sjöväg längs med Asien och Europa Källa: Hoeghautolinerscom. (2019).

Sjöfartens utmaning

Idag omfattas Kinas handels med Europa runt 600 miljarder US dollar, vilket skeppas med fartyg längs den Sydostasiatiska sjövägen. Sjövägen från Shanghai till Europa tar idag 30 till 50 dagar, beroende på vart i Europa lasten ska. Detta långsamma och billiga fraktalternativ står in för åldring när ökat intresse för elektronik och andra högprestanda varor tillverkade i Kina förväntas levereras med högre hastighet. Populationen i Europa har inte samma tid för väntan och sätter krav på snabbare färd. I Kina vill man ha leveranser av lyxprodukter från Europa, och dem skall levereras snabbt (Shepard, 2016).

Vid färdigställandet av *WE-WC* motorvägar ska man kunna skicka varor på en tid som tar cirka 10 dagar mellan Europa och Kina. Tittar man på ännu kortare avstånd såsom Almaty till Warszawa, kommer detta ta fem till sju dagar. Detta är avstånd som tidigare tagit ungefär 30 till 50 dagar med fartyg och 12–15 dagar med tåg. (Shepard, 2016). Skillnaden i tid kommer alltså vara betydande.

Figur nummer tre ger en övergripande bild över hur handelsvägarna vid färdigställandet av *OBOR* kommer utformas. Den maritima silkesvägen kommer inte längre vara begränsad till lastning vid Kinas Östra hamnar, såsom exempelvis Shanghai, Xiamen och Qingdao. Nu kommer också en korridor via Pakistan göra det möjligt för transporter från Västra Kina att lasta in i Gwadar (Chien-peng & Chung, 2018). Vilken möjliggör snabbare lastning i Västra delarna av den maritima silkesvägen, och ger därmed en ökad transportförbindelse till Medelhavet.

Vad gäller transporter till havs kommer inte alla laster behöva gå via Malacca sundet, utan kan transporteras till hamnar närmare Europa, såsom exempelvis Gwadar. I Europa har investeringar lagts på hamnar vid Medelhavet och järnvägar i Sydöstra Europa (Wwwiait, 2019).

Den maritima sjövägen idag tar cirka 28 dagar som snabbast från Shanghai till Rotterdam dörr till dörr och kommer vid färdigställandet av *OBOR* även gå att frakta med exempelvis tåg. Denna transport via järnväg beräknas vid ett exempel kunna ta 21 dagar dörr till dörr, alltså en vecka kortare (Ritranl, 2019).

Sex nya stora transportkorridorer har observerats (Enderwick P, 2018) och kommer redogöras för mer nedanför figur nummer tre.



The Economist

Figur nummer tre. Framtida infrastruktur vid färdigställandet av *OBOR*. Källa: Economistcom. (2019)

I Projektet *OBOR* så har sex ekonomiska korridorer identifierats. Dessa kommer redogöras nedan.

Den första korridoren är Kina - Mongoliet – Ryssland

Tanken med denna vägen är att utveckla en bättre handel mellan Kina och Mongoliet, där Mongoliet också ska fungera som en samlastnings central mellan Kina och Ryssland. Här ska allt från transport och energinätverk utvecklas (Oboreuropecom, 2019).

Den andra är den nya *Eurasien* korridoren.

Korridoren är en av dem mest centrala och största projekten inom *OBOR* och innebär enkelt att tågtransporterna mellan Kina och Europa skall utvecklas. Tanken är att transporterna ska gå via Kazakstan, Ryssland och Vitryssland (Oboreuropecom, 2019).

Den tredje är Kina - Central Asien – Västra Asien korridoren

Tanken att återuppliva den forntida silkesvägen. Här skall Kinas Xinjiang koppla samman Medelhavet via Kazakstan, Kyrgyzstan, Tadjikistans, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran och Turkiet. Syftet är att knyta ihop många olika transport och energi infrastrukturer från Mellanöstern till Kina, där alla stater involverade i *OBOR* skall gynnas med en förbättrad handel (Oboreuropecom, 2019).

Den Fjärde är Kina– *Indochina Peninsula* korridoren

Detta är utbyggnad av framförallt motorvägar, tågbanor och flygtransporter i länder belägna i Mekongregionen, såsom till exempel Vietnam (Oboreuropecom, 2019).

Den femte är Kina - Pakistan korridoren

Här länkas Kashgar i kinesiska provinsen av Xinjiang ihop med hamnen i Gwadar (Pakistan). Det innebär konstruktioner av bland annat tågbanor, motorvägar och optisk fiber. Men även en flygplats kommer byggas (Oboreuropecom, 2019). Detta arbetet tar även upp annat om just det här projektet i tidigare avsnitt.

Den sista är Bangladesh-China-IndiaMyanmar korridoren.

Syftet med denna korridoren är att på ett bättre sätt linka samman Kinas Kunming med Indiens Kolkata via Mandalay och Dhaka. Här ska även handel förbättras genom att ta bort tariffer (Oboreuropecom, 2019).

5 Metod

Kinas framtida *One Belt One Road* är av historiska likheter med silkesvägen. Det finns därför mycket texter att studera som ger en historisk inblick i ämnet. Detta kan användas för att kartlägga potentiella möjligheter och utmaningar för sjöfarten när framtagandet av *OBOR* kommer att komma till sitt färdigställande. Därav kommer detta arbetet grundas på en främst kvalitativ bearbetning, där undersökning av litteratur och intervjuer av relevanta parter kommer ligga som grund för källorna.

För att inte enbart få ett teoretiskt perspektiv kommer intervjuer i form av mejl, telefon och person till person ställas till personal på företag berörda av området. Detta innebär att intervjuer kommer ställas till hamnföretag, rederier och speditorsbolag.

Med en mix av teori och intervjuer bör detta arbete kunna framställa en verklighetsförankrad bild av sjöfartens utmaningar och framtida ställning. Anledningen att dessa berörda nischer kommer att intervjuas är för att det är organisationer som kan tänkas beröras av en förbättrad asiatisk infrastruktur. Där ett större handelsnätverk kan tänkas kompromissa vissa delar av transportnätverket. Hamnar och rederier är i direkt korrelation med sjöfartsutmaningar medan speditorsbolag har en infallsvinkel från en konkurrerande verksamhet vad gäller transport.

6 Resultat

Kinas investeringar i MSR

Kinas avsikt att behålla nuvarande handelsvägar till sjöss är tydliga. Då man idag har världens största export och världens näst största import längs dem maritima handelsvägarna har man uppenbarliga anledningar att se till att dessa flyter på bra. Idag besitter Kina fem av världens 10 största containerhamnar och äger 20 procent av världens containerflotta (Chien-peng & Chung, 2018).

Bland annat har Kina investerat motsvarande 46 miljarder US dollar i Pakistan för att bygga en korridor som länkar Kina direkt till Gwadar vid Arabiskahavet. Här länkas *SREB* och *MSR* samman och gör Kinas inland mer tillgängligt till sjövägen än någonsin tidigare (Chien-peng & Chung, 2018). Utöver att hamnen knyter ihop Kinas inland med den maritima silkesvägen, är den tillräckligt djup för att ubåtar och hangarskepp skall kunna vistas här. Det är således planer på att hamnen skall vara utrustad för att motarbeta all form av piratverksamhet som kan tänkas förekomma i området, och utgöra ett viktigt nav i silkesvägens transportkluster (Think-asiaorg, 2019).

NSR är en av dem stora korridorerna som ligger på planeringsbordet för Kina vad gäller investeringar i *MSR*. Detta är den Arktiska sjövägen mellan Shanghai och Europa (Lanteigne, M.L, 2015). På bild nummer tre i bakgrunds avsnittet finns den visuellt tillgänglig. *NSR* går via ryska vatten och skulle egentligen kunna påstås vara ett ryskt projekt. Att utesluta detta som ett kinesiskt projekt vore fel, då Kinas president Xi och den ryska Vladimir Putin signerade ett samarbetsavtal gällande *Ice Silk Road* 2017 i juli, vilken innebär ett samarbetsavtal av uppförandet av *NSR* (Ritika Passi, 2019).

Sjövägen via *NSR* är kortare mellan Östra Asien och Europa än vägen som går via Indiska Oceanien. Här finns möjlighet att spara både bränsle och tid. För att ta ett exempel så är sträckan mellan Yokohama i Japan till Rotterdam via den Södra sjövägen med passage Suezkanalen 20 900 kilometer lång. Samtidigt är motsvarande sträcka via *NSR* 13 700 kilometer (Chnlno, 2019), vilket är en väsentlig skillnad.

Idag hindrar hårda vintrar fartyg från att komma fram när isen är för tjock ovanför Sibirien. Dock har Ryssland gjort stora investeringar i isbrytare som kan rensa vägen på somrarna när isen tunnas ut. Möjligheter ses att använda denna vägen, då man som exempel kan spara 6400 kilometer sjöväg mellan Shanghai och Hamburg genom att färdas på *NSR*. Dessutom kommer vägen att gynna en kinesisk och rysk relation vad gäller handel. *NSR* är under total kontroll av Ryssland, vilket medför komplikationer för rutten. Ryska staten kräver att alla fartyg som färdas längs med *NSR* skall eskorteras av en rysk isbrytare. Något som innebär kostnader på flera hundratusen amerikanska US dollar. Oavsett kostnader och implikationer finns det möjlighet att spara mer än två veckor sjötid genom att använda *NSR* (Lanteigne, M.L, 2015).

Olika Transporter

Hur framtiden kommer att idka sig vad gäller förändringar i rederiers linjestrukturer kommer i det här kapitlet studeras både teoretiskt och praktiskt i form av intervjuer.

Som det ser ut idag så har speditjonsbolag möjligheten att planera hur lasten skall skickas från punkt a till punkt b. Speditjonsbolag kan således skicka paket med intermodala transporter, och möjliggör för alla sorters transportslag. En kund kan med ett speditjonsbolag använda sig av allt från lastbil och tåg till att skicka med fartyg eller flygplan (Tuscorlloydscom, 2019). Speditören har i det stora hela möjlighet att göra en dörr till dörr-lösning, där kunden inte behöver tänka på mer än att boka transporten.

Att boka med redaren kan vara billigare, då speditören kan lägga på en extra avgift som mellanman. Oavsett kostnad, så har redaren enbart i intresse att ta frakten från hamn till hamn, och det blir således kundens uppgift att plocka upp lasten i ankomsthavnen och se till att den kommer till avgångshavnen (Tuscorlloydscom, 2019).

För att beakta flexibiliteten vidare så kan en bokning med ett rederi innebära fasta seglingsrutten och få alternativa möjligheter för att ta lasten från en hamn till en annan, medan speditjonsbolaget har möjligheten att skeppa lasten med i princip alla transportaktörer på marknaden, och möjliggör en rad flexibla transportsätt (Tuscorlloydscom, 2019).

Speditjonsbolaget har därför mer intresse i att simplificera transporten för kunden. Och även om det kan vara billigare att boka direkt med rederiet gällande sjörutten, finns möjligheten att speditören upphandlat kontrakt som gör bokningen ännu billigare för kunden för både sjöresan, lastbilsresan eller vad det nu är för transport som kommer att användas (Tuscorlloydscom, 2019).

Rederier går mot ökade näringsgrenar

Ett av världens största rederi är det Danska AP. Möller Maersk (Marineinsightcom, 2019). I början av 2019 slog Maersk samman med speditjonsbolaget Damco för att kunna erbjuda sina kunder en större helhetslösning (Supplychaindivecom, 2019). Ytterligare exempel på liknande sammanslagning ges av intervjuade CMA CGM under intervjudelen.

Intervju och undersökning med företag i branschen

För att skapa en praktisk inblick i framtidens potentiella förändringar har intervjuer hållits med åtta företag. Frågorna har utformats unikt för varje organisation, detta då en hamn, speditör och ett rederi inte är av exakt samma verksamhet. Vissa företag är engelsktalande och har då fått likartade frågor på engelska, för mer ingående information om intervjuerna finns detta under bilagor.

Nedan frågor ställdes till Redare

- *Har ni hört talas om Kinas One Belt One Road initiative, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som redare? Exempel på förändringar skulle kunna vara er organisationsstruktur och vilka rutter båtarna färdas.*
- *I samband med ett ökat infrastuktursnät till Kina, tror ni att er verksamhet kommer vara fortsatt den samma eller kommer ni behöva integrera till fler delar av näringskedjan för att klara av en potentiell konkurrens?*
- *Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR?*

Nedan frågor ställdes till hamnar

- *Har ni hört talas om Kinas One Belt One Road initiative, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som hamn? Jag tänker till exempel på hur ni tror godset kommer flöda in och ut i hamnen? Är det risk att båtarna inte har lika mycket gods med sig? Något annat ni ser som möjligheter till förändring?*
- *Beroende på förgående svar, varför och hur?*
- *Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR, antingen för er eller era kunder?*

Nedan frågor ställdes till Speditionsbolag

- *Har ni hört talas om Kinas One Belt One Road initiative, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som speditörer?*
- *I samband med ett ökat infrastuktursnät till Kina, tror ni att er verksamhet kommer ha fördelar jämfört med till exempel en redare. Om svaret är ja, på vilket sätt?*

- *Gods som ni fraktar via sjöväg idag, finns det möjlighet att det godset istället kommer åka via till exempel järnväg mellan Europa och Kina?*
- *Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR?*

Resultat från intervjuer

Målet med intervjuerna är att få en inblick gällande *OBORs* påverkan på sjöfarten mellan Asien och Europa från olika aktörer verksamma inom området. Nedan kommer relevant fakta att presenteras som kommit från intervjuerna.

Port of Hamburg – se bilaga 1

Hamburgs hamn är Norra Europas största hamn vad gäller handel med Kina. Här hanteras stora containerfartyg till mindre *feeder* fartyg som lastar container och bulklast till och från Kina. Hamnen i Hamburg är störst i Tyskland vad gäller fartygsanlöp, och störst i Europa avseende tågtransporter. I hamnen är alla stationer kopplade till tågtrafiken, och man ser stora möjligheter till ökade förbindelsen med tåg mellan Kina och Hamburg.

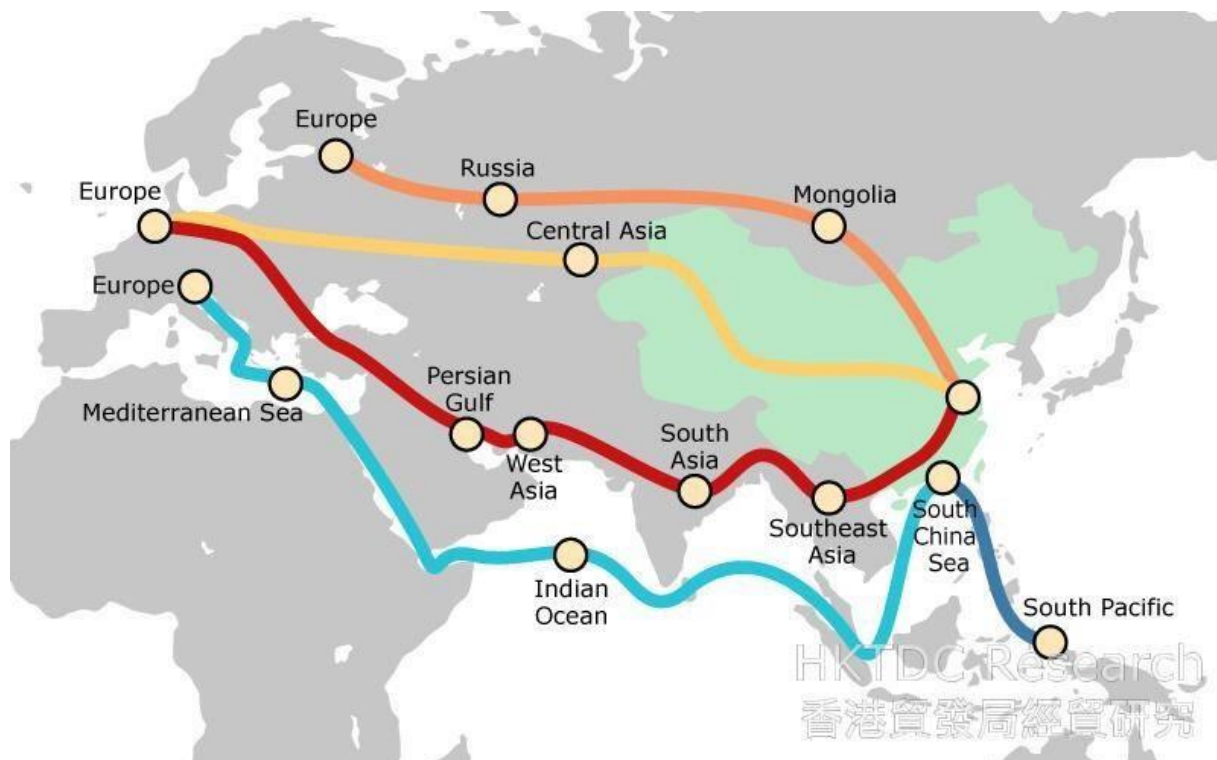
Hamburg hamn ser inga förändringar i sjöfarten kopplat till *OBOR*, istället menar man att dem olika transportslagen skall ses som alternativ som fraktaren har möjlighet att använda sig av. Huruvida dem kommer konkurrera är inget som man tror kommer hända, då tåg är snabbare och dyrare än fartyg innebär det således att dem inte är direkta konkurrenter.

För tillfället så ser man problem vid polska gränsen vad gäller tågtransporter mellan Kina och Europa, då tåg måste vänta för omstuvning eftersom järnvägsrälsen är olika bred i Europa och Asien. Det blir alltså en flaskhals då all last till och från Hamburg hamn måste byta tåg i Polen. Detta gäller alla former av laster som går via tåg och skall mellan Asien och Europa.

InterEast - bilaga 2

InterEast är ett speditorsbolag som erbjuder transportlösningar till och från Öst Europa och Asien. Företaget har kontor i Sverige, Rumänien och Turkiet (Intereastgroupcom, 2019).

Intervju hölls med Robin Christensen som varit ansvarig för att sätta upp tåglinjen för InterEast mellan Kina och Europa. Bilden nedan har erhållits från InterEast.



InterEast använder sig av den orangea tågrutten som går från Kina via Mongoliet och genom Ryssland till antingen Warszawa eller Hamburg. Bolaget som har fokus på Östra Europa ser fram mot den planerade rutten via Turkiet. Detta är alltså den röda linjen i bilden ovan. Det som InterEast menar är att priserna via rutten man använder sig av är betydligt lägre än vad dem det egentligen borde vara, på grund av att kinesiska staten subventionerar kostnaderna för transporter längs linjen. Dock nämner man att tåg fortfarande är en dyr produkt jämfört med fartyg.

Vid frågan om InterEast tror sig ha fördelar som speditör jämt mot en redare gällande frakten mellan Asien och Europa så säger man ja och nej. Svaret ja är för att man som speditör har en högre flexibilitet och kan välja vilka fraktslag man vill använda. Speditören kan alltså välja att frakta via tåg, lastbil, flyg eller fartyg. Robin säger också att tåget klarar av att ta mellan 40 och 80 containers, medan ett fartyg klarar av att ta 23 000 containers. Man säger också att med utvecklingen av *OBOR* kommer man se om det är tidssäkert och vilka risker som finns för godset längs inlandsdragningarna.

Gällande om man som tågoperatör kan ta marknadsandelar från fartyg så menar InterEast att det handlar om huruvida godset är av högt eller lågt värde. Och snarare att det är det högvärdiga godset som kommer fraktas via tåg, vilket snarare kommer ta marknadsandelar från flyget. Tåget klarar av att ta tyngre gods än flygplan.

Han menar att det finns en del potentiella utmaningar med *OBOR*, detta gäller främst om inlandsfrakt med tåg blir populärt. Det Robin säger är att det finns ett begränsat antal tåg man

kan ställa på en räls, vilket gör att rälsen mellan Kina och Europa kan bli full om allt för många vill frakta via detta transportslag. Vidare påpekar han underutvecklingen av tåg, och att det sker många omlastningar vilket utsätter godset för potentiella skador. Dessutom så menar InterEast att ledtiden påverkas negativt vid allt för många omlastningar. Fenomenet med hur mycket som kan fraktas via en räls finns inte i sjöfarten då havet har princip obegränsade möjligheter att ta hur mycket last som helst.

Schenker - bilaga 3

Det tredje intervjuade företaget är Schenker, en världsomfattande speditör. Den intervjuade är Sven Reissing.

Det Reissing säger kortfattat är att DB Schenker har varit en pionjär på Europa till asiatiska transportlösningar. Detta har setts i deras handelsmönster men formats mer och mer med koppling till starten av *OBOR*.

Reissing menar också att huruvida DB Schenker kommer ha några strategiska fördelar som speditör jämfört med andra aktörer såsom ett rederi är en fråga om marknadsstrategi. Han säger att alla företag kopplade till transport kommer att få ta med detta i sin planering men vill inte gå in på hur DB Schenker kommer att hantera denna fråga. Det som tillslut kommer fram är att som med en speditör där kunden har många valmöjligheter är fördelaktigt för en speditör som kan använda sig av olika transportslag.

Vidare säger Reissing att det finns möjlighet för exempelvis tåg att ta marknadsandelar från sjöfarten, det handlar om utbud och efterfrågan. Han menar också att kunden alltid tjänar på ett brett infrastrukturnät med möjligheter till transport längs olika korridorer, vilket skapas i samband med *OBOR*.

Green Carrier Liner Agency – Skandinavisk Agent för Evergreen (rederiverksamhet)

Intervju hölls med Fredrik Hermansson, VD för Green Carrier Liner Agency Sverige den femte april, 2019. Frågor besvarades via telefon. Intervjun redogörs i text nedan.

Har ni hört talas om Kinas *One Belt One Road initiative*, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som redare/agent? Exempel på förändringar skulle kunna vara er linjestruktur såsom vilka rutter båtarna färdas.

- Ja vi har hört talas om *OBOR*. Det som händer i många hamnar är att det blir för högt tryck, dem blir för stora och är svåra att bygga ut. Det intressanta med *OBOR* är hur flödet kan ändras och last kan fraktas till andra hamnar. Till exempel kommer förmodligen last i svarta havet öka och gå via den vägen. Sen så kommer inlandsdragningarna att ge ökad tillväxt i länder såsom Kazakstan och Mellanöstern, men det inte något vi som redare kommer märka av speciellt mycket. Sen så finns det

andra länder som förmodligen kommer växa till sig ordentligt längs Afrikas kust och förmodligen bidra till mer sjötransporter. Sen kan man tänka sig att transporttider från Kina och övriga Asien kommer snabbas på om man kan få ner lasten till hamnar närmare Europa, man bygger mycket i olika hamnar för att öka flödet av gods där. Tillexempel Pireus, Gwadar och liknande.

I samband med ett ökat infrastruktursnät till Kina, tror ni att er verksamhet kommer vara fortsatt den samma eller kommer ni behöva integrera till fler delar av näringskedjan för att klara av en potentiell konkurrens? Jag tänker tillexempel på om last kommer börja fraktas mer via inlandet med järnväg eller liknande.

- Att järnväg skulle kunna påverka oss som redare ser jag som en minimal chans. Idag fraktas cirka 260 000 TEU per vecka från Asien till Europa. Järnvägen har en begränsad möjlighet till hur mycket TEU som kan färdas. Det går att dra en jämförelse med vasaloppet, tillexempel där mängder personer står efter varandra och det blir en stor köbildning. Samma sak kommer hända vid tågrälsen om det blir för mycket gods som lastas där. Detta kan inte hända till sjöss där fartyg har nästintill obegränsade möjligheter att få plats vid haven. Idag är tillväxten för tåg alldeles för låg för att kunna utmana sjöfarten. Tittar man på inlandsdepåerna som finns idag så är dom alldeles för små och behöver byggas ut.

Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med *OBOR*, antingen för er eller era kunder?

- Det man kan tänka sig kanske att när hela infrastrukturs nätet byggs ut med vägar och pipelines att det ger en större valmöjlighet för kunderna, men att det skulle påverka vår lönsamhet som redare ser jag inte som något scenario.

Lars Green – bilaga 4

Lars Green är VD för Green Consulting Group. Han har en bred erfarenhet från rederiverksamheter där han bland annat arbetat för NYK Line. Lars har varit verksam som VD inom sjöfartsnäringen över 21 år, och har en expertkunskap inom europeisk och asiatisk handel (Greenconsultinggroupse, 2019).

Lars fick frågan om hur han tror *OBOR* kommer förändra framtiden för redare eller hamnar längs sträckan Europa och Asien. Lars gav ett genomtänkt svar som inte tidigare nämnts i någon annan intervju, nämligen att allt fundamentalt kommer ändras beroende på hur stor tidshorisont man tänker sig. Det han menar är att handelsmönstret kommer präglas av den digitala revolutionen 4.0. Vidare menar Lars att om inlandstransporter skall fortsätta öka exponentiellt måste en politisk stabilitet råda, och detta kan vara ett stort men viktigt frågetecken.

Vid frågan gällande andra utmaningar gällande *OBOR* så menar Lars att Europa, men även andra världsdelar utmanas av den västerländska världsordningen med demokrati och mänskliga rättigheter. Därav dras kopplingar till att *OBOR* inte främst är ett handels och infrastrukturinitiativ utan ett ideologiskt initiativ att återge Kina och Asien den roll man hade innan kolonialiseringen.

CMA CGM – bilaga 5

CMA CGM är ett världsomspänt rederi med säte i Frankrike. Intervju hölls med Linus Ljungmark.

Linus meddelar att man på CMA CGM är väl medvetna om *OBOR*. Till att börja med tar Linus upp information gällande en matematisk Formula och menar att det finns ett känt samband mellan ekonomisk tillväxt och ökad världshandel vilken kan översättas till ökade container volymer. Han menar att Kinas investeringar är gigantiska och görs även utanför Kina, i såväl Pakistan (Gwadar hamn), Kenya (tåg mellan hamnstaden Mombasa till Nairobi), Djibouti (tåg som kan täcka 70 % av Etiopiens export). Detta skapar således tillväxt i regioner kring farleden vilket kommer ge ökade volymer för CMA CGM.

CMA CGM tror inte att de absolut största fartygen kommer ändra sina rutter den närmsta 10 åren. Dock drar Linus en parallell till Gwadar och gör ett exempel där han menar att möjligheten att Västra Kinas export går via denna hamnen istället för hamnar i Öst, såsom Shanghai eller Ningbo. Organisatoriskt tror Linus att dessa investeringar kommer öka förändringstakten för rederier. Vilket medföljer större krav på digitalisering, spårbarhet och att rederierna inte bara erbjuder sjötransporter men också komplement som till exempel tåg mellan Kina och Europa. Det Linus menar är att denna omförhandlingen är i full gång, och man har på CMA CGM köpt ett globalt speditjonsbolag med 70 000 anställda för att kunna erbjuda kunden en helhetslösning.

Vidare tar Linus upp en annan ”megatrend” där han säger att den ekonomiska mittpunkten i världen låg vid 1950 talet mellan USA och Europa, vilken idag har förskjutits mot Asien. År 2030 säger Linus att man tror att 2/3 av all medelklass kommer bo i Asien. Det som han tar upp för CMA CGM s del är att Asien som kontinent har vatten mellan många av länderna, och att ett resultat av *OBOR* och den ekonomiska utvecklingen kan tänkas resultera i mera kortsjöfart. Med kortsjöfart menar han mindre fartyg som seglar en kortare sträcka.

Slutledningsvis så säger Linus att han inte tror på att inlandstransporter kommer ta gods i någon märkbar betydelse då högvärdigt gods idag redan går med flygplan. Gods som fraktas med fartyg är av lägre värde och tåg som exempel är ett dyrare transportsätt.

TKL

Intervju via telefon hölls med Oscar Lundgren på TKL *Logistics* Sverige den 12 april, 2019. TKL är ett stort speditorsbolag. Oscar har bland annat bott i Kina och arbetar med sjö, järnväg och flyg.

Oscar meddelar att det första tåget mellan Kina och Europa hade sin stapel 2011 och har sedan dess ökat explosionsartat. 2018 gick det ungefär 6000 tåg mellan Asien och Europa och det ökar varje år. Problematiken som gäller just nu menar Oscar att det är en flaskhals i Polen då tågspåren mellan forna Sovjet och Polen är olika breda. Detta påverkas då lasten måste byta tåg och tar onödig tid. För att förhindra detta vill man bygga fyra inlöp med räls i Polen i fyra olika städer. Tåget är subventionerat av Kina vilket gör att frakten med tåg från och till Asien och Europa blir billigare än vad den egentligen borde vara. Detta påverkar framförallt flygfrakten då tung högvärdig last är betydligt billigare via tåg och sjöfarten oftast är för långsam.

Port of Amsterdam – bilaga 6

Jan Van Der Borghth meddelar att man har hört talas om *OBOR* i *Port of Amsterdam* och att den är svår att missa. Han meddelar att gällande hamnen så kommer den växa, inte främst sjöfartsmässigt, utan den stora förändringen kommer ske vad gäller tåg som komplement till flygfrakt. Det som är problematiskt med en ökad infrastruktur i det europeiska inlandet är att Södra Europa kommer knytas ihop med en infrastruktur som inte tidigare funnits. Vilket kommer påverka hamnar såsom Hamburg Hamn. Man kan också påpeka att fartygen tar många fler containrar än tåg vilket är mer kostnadseffektivt. Vad gäller förändringar som kan komma att uppstå berättar Jan att det kortsiktigt är få. Men långsiktigt kan potentiellt rutternas förändras över tiden.

Kuehne & Nagel- Anders Olsson

Intervju hölls med Anders Olsson på Kuehne & Nagels kontor i Mölndal den 23 april 2019. Anders Olsson är *National Seafreight Business Development Manager* på Kuehne & Nagel. Olsson har en bred erfarenhet inom området och har bland annat varit Sverige-chef för Kuehne & Nagels järnvägsprodukt mellan Europa och Asien.

Till att börja med berättar Olsson att Kina subventionerar järnvägen med en stor del av den totala kostnaden, vilket innebär att frakten med tåg mellan Kina och Europa blir billigare än vad den egentligen borde kosta. Subventionerna har lett till att tågtrafiken mellan Asien och Europa har växt kraftigt senaste åren. Som det ser ut idag menar Olsson, är att det gods som är tidsviktigt är det som främst skickas via tåg mellan Europa och Asien. Vad gäller gods som går via fartyg är det inte mycket av det lågvärdiga godset som är relevant eller lönsamt att skicka via tåg en så lång sträcka. Som exempel skickas mycket gods av en svensk fordonstillverkare som går till bilindustrin, det vill säga gods som måste vara i tid för att produktionen skall löpa på utan problem. Vad som också meddelas av Olsson är att spårbyte

mellan Kina och Ryssland men även mellan Ryssland och Polen påverkar transporttiden. Detta innebär att tåget måste lastas om minst två gånger vid transport från Kina och Europa, på grund av olika diameter av spåren i dem olika regionerna. Anledningen att detta ökar transporttiden är då det till exempel i Polen kan innebära upp till fyra dagars väntetid i form av kö.

I tabell 1 sammanfattas överskådligt information som tagits upp i intervjuerna, för att skapa en god förståelse inför vad som tas upp i diskussionen.

Tabell 1

- Tåg är snabbare och dyrare ett fartyg, vilket leder till att dem ej är direkta konkurrenter.
- Transport med tåg mellan Asien och Europa innebär minst två omlastningar på grund av olika spårbredd mellan Kina och Ryssland, samt mellan Ryssland och Europa. Detta leder till kongestion.
- Den totala kostnaden av tågtransporter mellan Asien och Europa är subventionerad av Kinas stat, vilket leder till lägre kostnader vid val av tågtransport.
- Ett tåg kan dra mellan 40 till 80 TEU, medan ett fartyg kan lasta upp mot 23 000 TEU.
- Gods fraktat med tåg är ofta tidsviktigt och av högre värde än gods skeppat med fartyg.
- Kunder tjänar på ett nätverk av infrastruktur.
- Hamnar blir för stora och det finns potential att gods omfördelas till nya hamnar.
- Afrikas tillväxt kommer potentiellt bidra till ökad last mellan Asien och Europa vad gäller *MSR*.
- Hastigheten att flytta gods mellan asiatiska och europeiska kontinenten ökar för allt från tåg, lastbil och sjö.
- Politisk stabilitet mellan regionerna kopplade till *OBOR* är ett krav för en fungerande transportverksamhet.
- Linjerutternas kan förändras över tiden, främst vilka hamnanlöp som blir relevanta.

7. Diskussion

Av ett närmare 30-tal tillfrågade aktörer på marknaden verksamma inom rederier, spedition, tågoperation och hamnanlöp har åtta företag valt att delta för intervjuer. Företag som inte valt att delta har gjort detta i huvudsak av tre olika anledningar. Ett är att man inte vill delge hemlig information, två är att kunskap om området saknas och tre är att svar uteblivit helt och hållet.

Eftersom syftet med denna uppsats var att belysa konkurrens från *OBOR* och hur en sådan kan tänkas påverka sjövägen längs med Asien och Europa, kommer reflektioner och tankar kring detta kopplas samman i detta avsnitt kopplat till insamlad empiri, teori och metod. Detta görs i två delar med start i en resultatdiskussion följt av en metoddiskussion.

Resultatdiskussion

Det som noterats vid intervjuerna är att dem flesta kommer in på hur tåg kan konkurrera med sjöfarten. Detta är givetvis en mycket relevant fråga men då nätverket som byggs av Kina även innehåller motorvägar och pipelines är det av yttersta vikt att även detta belyses. För att vikta in samtliga transportnätverk kommer teori att diskuteras i samband med reflektioner kring intervjuerna som hållits.

Den första frågan som ställdes var *”Vilka är sjöfartens utmaningar eller fördelar med ett flexibla landbaserat transportnätverk från världens största exportland?”*.

Tar vi en titt på vad som intervjuerna kommit fram till är det första att tåg som konkurrent till sjöfart innebär för det första att tåg är snabbare och dyrare än frakt med fartyg, vilket i praktiken innebär att dem inte är direkta konkurrenter. I överlag skickas högvärdigt gods med tåg eller flyg och lågvärdigt gods med fartyg. Detta innebär att tåg snarare är en direkt konkurrent med flygplan.

Vad som också framkommer av intervjuerna är att tåg har en begränsad mängd volym som kan transporteras på en räls, eftersom vid liknelser av vasaloppet blir det stopp med för mycket massa längs samma linje. Givet är också att ett tåg kan ta mellan 40 till 80 containers medan ett fartyg kan bära upp till ungefär 23 000 containers. Det innebär att sjövägen har en avsevärt mycket högre kapacitet i form av hur mycket volym man kan bära, då kapaciteten på havet är i princip obegränsad jämfört med till exempel en räls.

Det man också kan benämna i samband med intervjuerna är att personer kopplade till sjöfartsnäringen är medvetna om att en politisk stabilitet i regioner kring där gods skickas via inlandet är av vikt för att man skall vilja skicka gods med inlandstransporter. Huruvida detta påverkar sjövägen mellan Asien och Europa får vara osagt. Vill kunder inte skicka gods Inlandsvägen på grund av bristande politisk stabilitet är både sjövägen och flygvägen minst

påverkade, då dem har en möjlighet till att förändra färdvägen på ett annat sätt än till exempel tåg som går via räls eller lastbil som går via motorväg, över ett visst geografiskt område.

Fråga nummer två som ställdes var *”Hur kommer rederier förändra sin linjestruktur för att möta den ökade flexibiliteten av transportmöjligheter mellan Kina och Europa?”*.

Hur linjestrukturen kommer förändras verkar dem flesta vara hyfsat överens om. I synnerlighet tre saker noteras kopplat till intervjuerna som hållits. Det första är att en del gods som idag går via hamnar i Östra Kina kan tänkas transporteras via tåg genom exempelvis Pakistan och därifrån lastas om till fartyg i exempelvis Gwadar. Detta är också något som bekräftas av teori (Chien-peng & Chung, 2018). Omfördelningen av last till andra hamnar tror man då kommer förkorta sjövägen mellan Kina och Europa, vilket således ligger till grund för en snabbare sjötransport mellan Kina och Europa.

Noterat är också att det påpekas att Asien är ett land omgivet av vatten, och med koppling till att en del gods som skickas via Kina, Pakistan och vidare till Europa kommer öka. Kan det tänkas att en del Oceanbåtar kortar ner sin sträcka och inte åker hela vägen till Östra Kina, utan istället kan lastas fulla redan innan Suezkanalen. Att det skulle vara möjligt bekräftas med koppling av intervjuerna som kommer fram till att man inom sjöfartsnäringen förväntar sig en tillväxt i den afrikanska regionen. Detta tror man kommer medföra ökad leverans från Afrika. Afrikas östra kust ligger i samma område som Oceanbåtarna som färdas från Asien till Europa, och även nära områden såsom Gwadar. Detta innebär att om tillräckligt mycket gods skulle strömma ner från Gwadar och från Afrikas Östkust för att fylla Oceanbåtarna så skulle man kunna korta färdsträckan mellan Asien och Europa, i alla fall på vissa båtar. Av intervjuerna har även noterats att Kina byggt tågrälser i olika afrikanska länder, som till exempel Etiopien, för att kunna dra gods till Östkusten i Afrika.

En del menar att hamnarna som finns idag börjar bli för stora vilket innebär att man behöver bygga fler hamnar för att minska trycket där det är idag. Detta innebär att lasten kommer kunna ta andra vägar via inlandet, då större hamnar öppnas upp på nya platser.

Den tredje frågan som ställs är *”Hur ser företagen som är berörda av OBOR på en framtida utveckling av Sjöfarten kopplat till OBOR?”*.

Dem intervjuade är överens om att man inte tror på en minskning av transporterat gods via fartyg. Snarare tror man kanske att godset kommer flöda andra vägar och att andra regioner, såsom Afrika, kommer öka mängden gods till Europa. Det är också relevant att spekulera i hur områden såsom NSR kan påverka hur gods kommer flöda via Asien till Europa och vice versa. Eftersom gods den vägen flödar via Nordliga sjövägar, kan det potentiellt tänkas behöva bygga en större hamn i ett nordligt område som Finland eller Norge. Det är ett för brett område att spåna vidare i men är absolut en intressant tanke.

Exempelvis CMA CGM som tillfrågats i intervjuerna menar att speditorsbolag har en flexibilitet i form av transportval för kunden. Och har därav köpt upp ett speditorsbolag för att kunna bredda sin flexibilitet till kunden. Detta har även noterats att Maersk har gjort genom sin sammanslagning med Damco. Vilket innebär att en del större bolag har börjat avancera för en större transparens för att möta ökade flexibla kundkrav.

Metoddiskussion

Valet av metod innebar en samlad form av intervjuer och teori. Denna mix av information skulle teoretiskt sett ge en övergripande samling teori, för att skapa en bred bild av ämnet. Problematiken för validiteten vid granskning av dem tillfrågade vid intervjun innebar att mestadels personer i Sverige och enbart personer belägna i den nordliga regionerna av slingan Asien till Europa har deltagit i processen. Det hade varit bra med ett urval av företag och personer som kommer från andra delar av världen för att skapa en större inblick i vad som händer längs med kustremsan. Detta innebär till exempel att personer från Gwadars hamn eller personer från hamnar som till exempel Pireus där Kina bygger mycket kopplat till *OBOR*, hade kunnat inbringa god kunskap och inblick i ämnet från ett Sydligare geografiskt perspektiv.

Vad gäller personerna som deltagit i undersökningen i form av intervjuer är det personer från olika delar av näringen som påverkas av projektet *OBOR*, vilket inbringat olika perspektiv. Personerna tillfrågade är av god kompetens, och högt uppsatta inom sin profession. Det som noterats är att oavsett vilken position personerna har så har dem kommit fram till ungefär samma sak.

För att få någon form av validerad kunskap i detta har intervjuerna kompletterats med teori i ämnet. Denna teori tar upp information från ett brett perspektiv, där det identifieras projekt kring hela världen. Bland annat undersöks *NSR* som ett komplement till den Sydliga sjövägen från Asien till Europa. Men här tittas också på andra potentiella korridorer, där till exempel ett transportcentrum placeras i Kazakstan. Ett sådant brett geografiskt område innebär att det är svårt att identifiera samtliga problematiker som kan uppstå i allt från politiska diskussioner till geografiska komplikationer. Sådant exempel är att rälsen till exempel skiljer sig i Europa, gamla Sovjet och i Kina. Detta är en inblick som erhållits från intervjuer och bevisar således vikten av att få information av personer som arbetar nära ämnet. Det kan vara så att relevant information missats eftersom personer som arbetar i andra delar av världen inte deltagit i intervjuundersökningen.

8. Slutsatser

Med koppling till resultatet och vad som diskuterat i diskussionen kommer här presenteras en slutsats. Det har även uppkommit tankar om fortsatt forskning utifrån fakta som erhållits.

Utifrån frågeställningarna som ställts i inledningen har detta arbetet kommit fram till att vad gäller utmaningar för sjöfarten kopplat till *OBOR* så kommer det landbaserade infrastrukturprojektet främst konkurrera med flygfrakten och därmed är sjöfarten knappast i någon situation där godsvolymen kommer minska. Vad som kan hända är att linjerutterna formas allt eftersom infrastrukturer utvecklas. Exempelvis kan detta gälla hamnutveckling och bättre förbindelser. I synnerlighet kan detta bidra till ökad snabbhet för sjötransporten, då gods blir tillgängligt i hamnar närmare varandra, detta då det kan skickas via kortare inlandsvägar. Det kan också tänkas bli mer gods som strömmar från andra kontinenter såsom Afrika, vilket i sin tur förmodligen kommer leda till mer gods snarare än mindre.

OBOR blir således för sjöfartsnärings positiv kopplat till rederiers verksamhet. I och med potentiella rutförändringar finns det potential och hot mot vilka hamnar som kommer anlöpas. Hamnverksamheten som sådan kommer inte utmanas, däremot finns det geografiska aspekter att väga in i vilka hamnar som kan tänkas utvecklas mer än andra.

Den politiska agendan är av högt intresse för att olika scenarion ska fungera. Oavsett hur sjöfartens rutter kan förändras med koppling till hur tåg, motorvägar och annat kan fungera för att leda om godset till andra hamnar och därmed minska den totala transporttiden. Är detta helt klart beroende av hur politiken och relationer av demokrati och makt mellan länder belägna mellan Europa och Asien, då dem har en central roll vad gäller gods som flödar genom deras länder.

Förslag på fortsatt forskning

Det vore intressant att läsa om undersökning av hur en utbyggnad av feedertrafik i kinesiska vatten med ökad korttransport skulle kunna elektrificeras. Detta med grund i att intervjuer som hållits lett fram till att man tror på ökad feedertrafik i området, men också då elektrifiering av mindre fartyg är en aktuell fråga i synnerlighet kopplat till miljö.

Ett annat område som hade varit intressant att forska är hur *NSR* skulle kunna förändra placering av världens hubbar. Exempelvis med en hubb i Finland eller Norge som knyter samman Europa med järnvägar och feederbåtar. Även här kopplat till elektrifiering och miljö.

9. Referenser

Chien-peng (C. P.) Chung (2018) What are the strategic and economic implications for South Asia of China's Maritime Silk Road initiative?, *The Pacific Review*, 31:3, 315-332, DOI: 10.1080/09512748.2017.1375000

Chnlno. (2019) Retrieved 05 May from http://www.chnl.no/publish_files/CHNL_Seminar5_6_Cargo_Transport_on_the_NSR.pdf

Enderwick P. (2018) The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative. *Strategic Change*. 2018;27:447–454. <https://doi.org/10.1002/jsc.2229> 454
ENDERWICK

Europa.eu. Retrieved 7 February, 2019, from https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics

Frankopan, Peter. (2015). *Sidenvägarna*. Litauen: Albert Bonniersförlag.

Greenconsultinggroup.se. (2019). Greenconsultinggroup.se. Retrieved 7 May, 2019, from <http://greenconsultinggroup.se/about-us/>

Höegh Autoliners. Retrieved 29 January, 2019, from <https://www.hoeghautoliners.com/trade-routes>

IContainers. (2018). IContainers. Retrieved 1 March, 2019, from <https://www.icontainers.com/us/2018/01/16/top-10-ports-in-china/>

Intereastgroup.com. (2019). InterEast. Retrieved 7 May, 2019, from <https://www.intereastgroup.com/sv/om-oss/>

Keay, J.O.H.N. (1991). *The honourable company*. Great Britain: HarperCollinsPublisher.

Lanteigne, M.L. (2015). *One of Three Roads. The Role of the Northern Sea Route in Evolving Sino-Russian Strategic Relations* <https://core.ac.uk/download/pdf/52114999.pdf>

Marineinsight.com. (2019). Marineinsight.com. Retrieved 6 May, 2019, from <https://www.marineinsight.com/know-more/10-largest-container-shipping-companies-in-the-world/>

OBOReurope. Retrieved 29 January, 2019, from <https://www.oboreurope.com/en/about-us/>
Parker, G.P. (2008). *The Making of Roman India*. Cambridge: Cambridge University Press.

Oboreurope.com. (2019). OBOReurope. Retrieved 6 May, 2019, from <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>

Portofrotterdamcom. (2019). Port of Rotterdam. Retrieved 1 March, 2019, from <https://www.portofrotterdam.com/en>

Ritika passi. (2019). ORF. Retrieved 5 May, 2019, from <https://www.orfonline.org/expert-speak/one-belt-one-road-and-now-one-circle/>

Ritranl. (2019) Ritranl. Retrieved 1 March, 2019, from <https://ritra.nl/en/services-2/rail-transport-china/>

Shepard, S.W. (2016). Forbescom. Retrieved 1 March, 2019, from www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/02/28/will-a-place-called-khorgos-become-the-next-dubai/#7a864ead8bf1

Shepard, S.W. (2016). Forbescom. Retrieved 1 March, 2019, from <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/07/10/the-western-europe-western-china-expressway-to-connect-the-yellow-sea-with-the-baltic/#226cf96a6c95>

Stopford, Martin. (2009). Maritime economics. New York: Routledge.

Supplychaindivecom. (2019). Supply Chain Dive. Retrieved 6 May, 2019, from <https://www.supplychaindive.com/news/maersk-line-damco-merge-restructuring/532734/>

The Economist. Retrieved 28 January, 2019, from <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>

The Economist. Retrieved 29 January, 2019, from <https://www.economist.com/briefing/2018/07/26/china-has-a-vastly-ambitious-plan-to-connect-the-world>

Think-asiaorg. (2019). Think-asiaorg. Retrieved 26 February, 2019, from https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WE_B_1.pdf?sequence=1

Tuscorlloydscom. (2019). Tuscorlloydscom. Retrieved 26 February, 2019, from <https://www.tuscorlloyds.com/shipping-line-vs-forwarder/>

Unescoorg. Retrieved 7 February, 2019, from <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>

Worldbankorg. (2019). World Bank. Retrieved 26 February, 2019, from <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>

Wwwiait. (2019). Wwwiait. Retrieved 1 March, 2019, from <https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1540.pdf>

Yuan Li, Kierstin Bolton & Theo Westphal (2018) The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe, *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 16:3, 275-292, DOI: 10.1080/14765284.2018.145372

Personliga referenser

Oscar Lundgren, TKL, 2019

Fredrik Hermansson, Green Carrier Liner Agency, 2019

Anders Olsson, Kuehne & Nagel, 2019

Bilagor


Bilaga 1

WG: Anfrage über Website von: Jakob Leo van Beuningen,

Bengt <vanbeuningen@hafen-hamburg.de>

Tis 2019-03-12 11:21

Till: jakobleo@hotmail.se <jakobleo@hotmail.se>

 1 bifogade filer (8 MB)

Seidenstraße_Lay2.pdf;

Dear Leo Jakob,

we are a market research and marketing association offering services for our members.

Attached please find our NEW SILK ROAD information. Additional information you can find on our website portofhamburg.com. And please have a look at our press releases. I wrote some short answers to your questions.

Kind regards

Bengt van Beuningen

Port of Hamburg Marketing

Anrede: Herr

Name: Leo

Vorname: Jakob

Von E-Mail: jakobleo@hotmail.se

An E-Mail: info@hafen-hamburg.de

#####

Dear Port of Hamburg,

My name is Jakob and I'm writing my Bachelor thesis within shipping and logistics at Chalmers University of Technology, Sweden. This thesis will be about Chinas infrastructure project OBOR, and its impacts on Shipping.

I'm writing you to ask if you have the possibility to answer some questions that will be in the results for this thesis.

Questions are the following

- Have you heard about Chinas One Belt One Road Initiative, and is this something that you see changing the future organisation and operation of your harbour? For example, how do you think the cargo will stream in and out, will there be less or the same quantities?

Hamburg is in Northern Europe the number one port in trade with China. We handle the big container ships and other cargo vessels unloading and loading general cargo and bulk cargo in Hamburg to/from China. Hamburg is Germany's biggest seaport and Hamburg is the biggest

rail port in Europe. All cargo terminals in the port are connected with the rail system. The NEW SILK ROAD /BRI traffic coming on rail to our port or leaving the rail terminals to China complete the outstanding China services in Hamburg. We expect further growth in China trade and see good chances for the China rail connections.

- Do you see any changes within liner traffic routes?

Hamburg is main port and hub port in Northern Europe. All major shipping lines and nearly all of the liner services call Hamburg. We do not see any change. Transport by ship and transport by railway has to be seen as two products and the shipper has the choice to find out which transport mode is the best one for import or export of goods. Rail transport is faster but more expensive than transport by ship.

- Is there any other potential or risk within the maritime industry that you can find due to the OBOR project?

We see no risk for the port of Hamburg.

- Do you think there will be competition from other operators, due to increased infrastructure between Europe and China, such as from trains? Is this anything that you have any opinion on?

We see that there are bottlenecks at the eastern Polish border, where China-Europe trains must wait, because the rail gauge is different and cargo must be unloaded/loaded.

- Is there any other advantage or disadvantage that you have spotted within your or your customers organisation due to OBOR?

Hamburg is a universal port and logistics hub connecting the Baltic Sea states with China as a gateway port.

Thanks for your cooperation and time. If there is anything you would like to add, I will be pleased to receive any material regarding this subject.

Best Regards


Jakob Leo

Bilaga 2

SV: Frågor till Kandidatuppsats inom Sjöfart och Logistik

Robin Christensen <Robin.Christensen@intereast.se>

Till: 'jakobleo@hotmail.se' <jakobleo@hotmail.se>

 1 bifogade filer (46 kB) image003.jpg;

Tjena Jakob

Självklart har man lite tid för en SOLARE!

Relaterad bild

- Har ni hört talas om Kinas One Belt One Road initiative, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som speditörer?
 - Ja det har vi hört talas, varit väldigt i ropet det senaste. Framför allt nu när flera aktörer har börjat leverera en tåg produkt från Kina till Europa. Vi använder oss idag av den orange linje ni ser som går via Mongoliet och Ryssland, sedan ner till Warszawa eller Hamburg. Självklart är det en stor investering av Kina och om man ser till tåget så är det extremt mycket lägre priser än vad det egentligen klarar av tack vare bidrag från staten. Vi som har fokus på Öst Europa ser starkt fram emot den planerade ruten till Turkiet.
- I samband med ett ökat infrastruktursnät till Kina, tror ni att er verksamhet kommer ha fördelar jämfört med till exempel en redare. Om svaret är ja, på vilket sätt?
 - Fördelen vi alltid har som speditör är valmöjligheterna. Vi har kontakter på alla olika transportnät/transport sätt, vi kan välja allt från Tåg, Båt, Flyg och Bil. Så både Ja och Nej, tåget är fortfarande en dyr produkt, vi behöver få in kundernas miljötank om det ska vinna sådan mark. Ett tåg tar mellan 40-80 burkar, en båt tar 23000 burkar, det är stor skillnad i omsättning. Sen är det lite beroende på vilket rykte det skapar sig dessa första åren, är det tidssäkert, risker för godset osv. Tror det är flera faktorer våra kunder i slutändan kommer väga på.
- Gods som ni fraktar via sjöväg idag, finns det möjlighet att det godset istället kommer åka via till exempel järnväg mellan Europa och Kina?
 - Ja självklart, det handlar mycket här om det är hög eller lågvärdigt gods. Har man tåget som ett lager så är sjön ett bättre alternativ. Men istället för flyga, ser jag tåget som ett grymt komplement där du fortfarande har en grym ledtid, men kan lasta mycket tyngre gods.
- Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR?
 - Platsen på tågen, blir det en populär produkt så kommer det vara trångt på rälsen. Man kan inte få in fler än ett visst antal tåg med vagnar på en räls. Havet är mer eller mindre oändligt. Stort problem för tåget är att det är lite underutvecklat och det sker ganska många omlastningar, detta kan påverka ledtid och skador på godset. Nedre delen av OBOR kommer inte beröra oss så mycket då vi idag fokuserar på östra Europa och Asien med slutdestinationer i Skandinavien/Norra Europa.

Har ni följdfrågor är du varmt välkommen tillbaka.

Med vänliga hälsningar / Best Regards,
Robin Christensen • Purchasing Specialist

signature_1805599621

s InterEast Transport AB Hantverkarsvägen 15, SE-436 33
Askim s +46-31 789 48 06 / +46-31 789 48 00 s
robin.christensen@intereast.se www.intereastgroup.com

All assignments are carried out in accordance with NSAB 2000, with the exception of guaranteed times in section 6(2) and section 20 B and also with the exception of duty to provide insurance in section 27 C3.

Från: Jakob Leo <jakobleo@hotmail.se>
Skickat: den 2 april 2019 16:42
Till: Christopher Hwang <christopher.hwang@intereast.se>
Ämne: Frågor till Kandidatuppsats inom Sjöfart och Logistik

Hej,

Mitt namn är Jakob och jag skriver mitt kandidatarbete på Chalmers Tekniska Högskola med inriktning Sjöfart och Logistik. Arbetet kommer handla om Kinas infrastrukturprojekt OBOR och dess påverkan på sjöfarten.

Jag undrar om ni har lust och möjlighet att svara på några frågor som kommer ligga till underlag för en del av min rapport.

Frågorna är följande:

- Har ni hört talas om Kinas One Belt One Road initiative, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som speditörer?
- I samband med ett ökat infrastruktursnät till Kina, tror ni att er verksamhet kommer ha fördelar jämfört med till exempel en redare. Om svaret är ja, på vilket sätt?
- Gods som ni fraktar via sjöväg idag, finns det möjlighet att det godset istället kommer åka via till exempel järnväg mellan Europa och Kina?
- Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR?

Tack för att ni tog er tid att svara. Har ni något material tillgängligt som gäller detta ämne som ni vill dela med er om så tas det gärna mot.

Bästa Hälsningar
Jakob Leo

Bilaga 3

SV: Questions for bachelor thesis

Reissig, Sven <sven.reissig@dbschenker.com>

Tor 2019-04-04 16:52

Till: jakobleo@hotmail.se <jakobleo@hotmail.se>

Hello Jacob,

I'm answering to you on behalf and in regard of your email which you send to my colleagues in the Netherlands.

We do not have much time, but please see my short answers below in red.

Hope this gives you an impression. [best regards](#)

Sven Reißig

Schenker AB

Multimodal and Dedicated Solutions

Direct: +46 (0)40 6695 517

From: Jakob Leo <jakobleo@hotmail.se>

Sent: Thursday, 4 April 2019 11:28

To: NL-SHARED-EDE-Competence-Directfreight

<nl.sm.ede.competencedirectfreight@dbschenker.com>

Subject: Questions for bachelor thesis

Good Day,

My name is Jakob and I'm writing my Bachelor thesis within shipping and logistics at Chalmers University of Technology, Sweden. This thesis will be about Chinas infrastructure project OBOR, and its impacts on Shipping.

I'm writing you to ask if you have the possibility to answer some questions that will be in the results for this thesis.

Questions are the following:

- Have you heard about Chinas One Belt One Road initiative, is this something that you see changing the future for you as a shipper? I'm thinking about something as company organisation or tradelines.

Yes, we heard about OBOR. Schenker as part of the DB company is a pioneer on trans-Eurasian transportation, which has been visible in our trade lanes and company organisation already earlier but shaped out more clearly since OBOR start.

- In regards with an increased infrastructure to China, do you think your organisation will have benefits against organisations limited to transportation at sea, for instance a shipping company? How?

This is a market strategic question, which every shipping company will consider in their own future strategy. About the strategic orientation of DB Schenker I can't tell you any details. But as always Schenker has the benefits of the final customer in focus. More options and possibilities for the customer are of course beneficiary for all involved.

- Is there any possibility that goods shipped by sea between China to Europe will be shipped with train or inland transportation instead?

Of course. It is a question of supply and demand who will shape this balance.

- Is there any other advantage or disadvantage for you or your customer in regards of OBOR?

Generally customers benefit from a stronger and well-established infrastructure along the transportation corridors, which the OBOR is creating in general. But looking beyond customers advantages, there can of course be many other social, micro-, macro-economic impacts on states, companies and people, which is widely discussed in the media- and science world. You know probably much more about it through your research on this project.

Thanks for your cooperation and time. If there is anything you would like to add, I will be pleased to receive any material regarding this subject.

Best Regards
Jakob Leo

Bilaga 4

SV: Frågor till Kandidatuppsats inom Sjöfart och Logistik

Lars Green <lars.green@greenconsultinggroup.se>

Tor 2019-04-11 15:01

Till: Jakob Leo <jakobleo@hotmail.se> Hej

Jakob,

Se mina kommentarer nedan.

Lycka till med rapporten. Skicka gärna ett ex.

Mvh, Lars

Best regards / Med vänlig hälsning,

Green Consulting Group AB



Lars Green

Mob no; +46 70 565 2505

Från: Jakob Leo <jakobleo@hotmail.se>
Skickat: den 11 april 2019 11:10
Till: Lars Green <lars.green@greenconsultinggroup.se>
Ämne: Frågor till Kandidatuppsats inom Sjöfart och Logistik

Hej Lars

Hoppas allt är bra med dig. Jag hade dig som lärare i höstas på Chalmers och vill minnas att du pratade om One Belt One Road.

För tillfället håller jag på att skriva mitt kandidatarbete. Arbetet handlar om just Kinas infrastrukturprojekt OBOR (One Belt One Road) och dess påverkan på sjöfarten, mellan Europa och Asien. Jag skriver till dig med några frågor då min uppfattning är att du sitter på expertis inom området.

Jag undrar om ni har lust och möjlighet att svara på några frågor som kommer ligga till underlag för en del av min rapport. Det hade varit super snällt.

Frågorna är följande:

- Är OBOR något som ni ser kommer kunna förändra framtiden för redare eller hamnar mellan Europa och Asien? Dels gällande handelsmönster i form av vilka rutter fartygen färdas, men också hur till exempel containers flödar via inlandet och hur det påverkar sjöfarten? Annat? **OBOR kommer att ändra allt fundamentalt beroende på vilken tidshorisont man tar. Jmfr 1600-talets segelfartyg och handelsmönster med 1900-talet. Handelsmönstret kommer att präglas av den digitala revolutionen 4.0**
- I samband med ett ökat infrastruktursnät till Kina, tror ni att en sjöburen verksamhet kommer vara fortsatt den samma eller kommer den behöva integrera till fler delar av näringskedjan för att klara av en potentiell konkurrens? Jag tänker till exempel på om last kommer börja fraktas mer via inlandet med järnväg eller liknande, såsom en speditör gör. **Inlandstransporter kommer att öka exponentiellt förutsatt att politisk stabilitet tillåter detta vilket är ett stort men viktigt frågetecken.**
- Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR? **Främst Europa, men även övriga världsdelar, utmanas den västerländska världsordningen med demokrati, mänskliga rättigheter etc av en globalt totalitär kinesisk våg. Därför är inte OBOR främst ett handels- och infrastruktur/transport-initiativ utan ett ideologiskt initiativ att återge Kina och Asien den roll man hade innan kolonialiseringen.**

Har ni något material tillgängligt som gäller detta ämne som ni vill dela med er om så tas det gärna mot.

Ha det super och bästa hälsningar
Jakob Leo

Bilaga 5

RE: Frågor till Kandidatuppsats inom Sjöfart och Logistik

LJUNGMARK Linus <GTG.LLJUNGMARK@cma-cgm.com>

Tis 2019-04-09 10:04

Till: jakobleo@hotmail.se <jakobleo@hotmail.se>

Kopia: HAEGGER Cecilia <GTG.CHAEGGER@cma-cgm.com>

Gods morgon Jacob,
Ledsen för sent svar.

Svar på dina frågor:

- 1) Har ni hört talas om Kinas One Belt One Road initiative, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som redare? Exempel på förändringar skulle kunna vara er organisationsstruktur och vilka rutter båtarna färdas.
- OBOR är vi väl bekanta med. Projektet är så omfattande att det blir svårt att fånga in allt på ett mail. Gör ett försök:
Det finns sedan länge ett väl känt samband mellan ekonomisk tillväxt & ökad världshandel som genom en enkel formel kan översättas till ökade container volymer. Med Kinas gigantiska investeringar som inte bara görs i Kina utan också i tex Pakistan (Gwandar port), Kenya (tåg mellan hamnstaden Mombasa till Nairobi), Djibouti (tåg som kan täcka 70% av Etiopias export) skapas det ekonomisk tillväxt vilket ger ökade volymer för oss.

Rutterna för de absolut största båtarna kommer nog inte att ändras inom den närmsta 10 års perioden. Men.. Om du tar Gwandar som ett exempel kommer säkerligen västra Kina's export att gå via denna port istället för via Shangahi, Ningbo etc.

Organisatoriskt tror jag att alla dessa investeringar kommer att öka på förändringstakten för oss rederier. Större krav på digitalisering, spårbarhet och att rederierna inte bara erbjuder sjötransporter men också kan erbjuda komplement som tex tåg Kina-Europa. Denna omförvandling är redan i full gång. Vi har tex köpt ett globalt speditors bolag med 70,000 anställda för att kunna erbjuda våra kunder ett helhetslösning.

- 2) I samband med ett ökat infrastruktursnät till Kina, tror ni att er verksamhet kommer vara fortsatt den samma eller kommer ni behöva integrera till fler delar av

näringskedjan för att klara av en potentiell konkurrens? Jag tänker till exempel på om last kommer börja fraktas mer via inlandet.

- Delvis svarat på frågan ovan. En annan megatrend är att den ekonomiska "mittpunkten" som på 1950 talet låg mellan USA & Europa idag har förskjutits mot Asien. År 2030 tror man att 2/3 av all mellanklass kommer att bo i Asien.

Eftersom Asien som kontinent har vatten mellan länderna kommer vi säkert som ett resultat av OBOR såväl som den ekonomiska utvecklingen; få se mer och mer sk kortsjöfart. Dvs mindre båtar som seglar en kortare sträcka.

- Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR, antingen för er eller era kunder?
- Tror att OBOR gynnar oss mer och missgynnar oss. Last som kräver snabba ledtider går idag med flyg. Kylskåp, bildäck, kemikalier etc kommer också framgent att skeppas på sjön eftersom tex tåg är betydligt dyrare.

/Linus

Från: Jakob Leo <jakobleo@hotmail.se>

Skickat: tisdag, april 2, 2019 16:29

Till: LJUNGMARK Linus

Ämne: Frågor till Kandidatuppsats inom Sjöfart och Logistik

Hej,

Mitt namn är Jakob och jag skriver mitt kandidatarbete på Chalmers Tekniska Högskola med inriktning Sjöfart och Logistik. Arbetet kommer handla om Kinas infrastrukturprojekt OBOR och dess påverkan på sjöfarten.

Jag undrar om ni har lust och möjlighet att svara på några frågor som kommer ligga till underlag för en del av min rapport.

Frågorna är följande:

- Har ni hört talas om Kinas One Belt One Road initiative, och är det något ni ser kommer kunna förändra framtiden för er som redare? Exempel på förändringar skulle kunna vara er organisationsstruktur och vilka rutter båtarna färdas.
- I samband med ett ökat infrastruktursnät till Kina, tror ni att er verksamhet kommer vara fortsatt den samma eller kommer ni behöva integrera till fler delar av näringskedjan för att klara av en potentiell konkurrens? Jag tänker till exempel på om last kommer börja fraktas mer via inlandet.

- Finns det någon annan utmaning eller fördel som ni ser i samband med OBOR, antingen för er eller era kunder?

Tack för att ni tog er tid att svara. Har ni något material tillgängligt som gäller detta ämne som ni vill dela med er om så tas det gärna mot.

Bästa Hälsningar
Jakob Leo


Bilaga 6

RE: Bachelor Thesis Shipping And Logistics - OBOR

Jan Van der Borghet <jan@you-qiao.com.cn>

Fre 2019-04-12 06:42

Till: 'Jakob Leo' <jakobleo@hotmail.se>

 2 bifogade filer (3 MB)

2016-espo-obor-notteboom.pdf; 2016 Clingendael Report -
Report_Geopolitical_Relevance_Piraeus_and_China's_New_Silk_Road.pdf;

Hi Jakob,

Quite a large field you're covering here. See
my feedback in your text:

Rgds



Jan van der Borghet - 朱伯彦

Port Representative



Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht c/o

Eurbridge Shanghai

Room 333 , No.168 Jinzhou Road,

Anlian building B ,
Yangpu district Shanghai,
P.R.of China

Mobile: +86 (0)136 51 98 00 85

E jan@you-qiao.com.cn, www.portofantwerp.com

E Jan.VanderBorghet@portofantwerp.com

Deze e-mail en alle gekoppelde bestanden zijn officiële documenten van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en kunnen vertrouwelijke of persoonlijke informatie bevatten.

Gelieve de afzender onmiddellijk via e-mail of telefonisch te verwittigen als u deze e-mail per vergissing heeft ontvangen en verwijder vervolgens de e-mail zonder deze te lezen, te reproduceren, te verspreiden of te ontsluiten naar derden. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is op geen enkele manier verantwoordelijk voor fouten of onnauwkeurigheden in de inhoud van deze e-mail. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen kan niet aansprakelijk gesteld worden voor directe of indirecte schade, verlies of ongemak veroorzaakt als gevolg van een onnauwkeurigheid of fout in deze e-mail.

English Translation: This e-mail and all attached files are official documents of Antwerp Port Authority and may contain confidential or personal information. If you have received this e-mail in error, you are asked to inform the sender by e-mail or telephone immediately, and to remove it from your system without reading or reproducing it or passing it on to other parties. Antwerp Port Authority is in no way responsible for any errors or inaccuracies in the contents of this e-mail, nor can it be held liable for any direct or indirect loss, damage or inconvenience arising from any such errors or inaccuracies.

From: Jakob Leo <jakobleo@hotmail.se>
Sent: donderdag 11 april 2019 18:17
To: jan.vanderborghet@portofantwerp.com; stephen.yen@portofantwerp.com
Subject: Bachelor Thesis Shipping And Logistics - OBOR

Good Day,

My name is Jakob and I'm writing my Bachelor thesis within shipping and logistics at Chalmers University of Technology, Sweden. This thesis will be about Chinas infrastructure project OBOR, and its impacts on Shipping.

I was told by your colleges in Antwerp to contact you.

I'm writing you to ask if you have the possibility to answer some questions that will be in the results for this thesis.

Questions are the following

-Have you heard about Chinas One Belt One Road Initiative, and is this something that you see changing the future organisation and operation of your harbour? For example, how do you think the cargo will stream in and out, will there be less or the same quantities?

OBOR is hard to miss here, it's a major strategic plan, and most companies will follow it here.

Impact for Antwerp limited, but expected to grow.

Maritime little effect. Train however has bigger effect, but mostly as alternative for airfreight. More concerning is the opening up of vertical inland connections, connecting south Europe to its inland, being mostly an issue for Hamburg.

Still, shipping volumes (20.000 teu ships versus 100 teu on a train) will provide cost effective transport.

-Do you see any changes within liner traffic routes?

no

-Is there any other potential or risk within the maritime industry that you can find due to the OBOR project?

on short term, little, on long term possible shifting of routes

-Do you think there will be competition from other operators, due to increased infrastructure between Europe and China, such as from trains? Is this anything that you have any opinion on?
As said, train volumes are small, not profitable and mostly an alternative for airfreight, less to seafreight

-Is there any other advantage or disadvantage that you have spotted within your or your customers organisation due to OBOR?

OBOR is weakening and dividing the European decisionmakers (cfr Greece / Italy), which only plays into the cards of china.

Check out clingendael for more insights

Thanks for your cooperation and time. If there is anything you would like to add, I will be pleased to receive any material regarding this subject.

Best Regards
Jakob Leo

Deze e-mail en alle gekoppelde bestanden zijn officiële documenten van Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht en kunnen vertrouwelijke of persoonlijke informatie bevatten. Gelieve de afzender onmiddellijk via e-mail of telefonisch te verwittigen als u deze e-mail per vergissing heeft ontvangen en verwijder vervolgens de e-mail zonder deze te lezen, te reproduceren, te verspreiden of te ontsluiten naar derden. Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht is op geen enkele manier verantwoordelijk voor fouten of onnauwkeurigheden in de inhoud van deze e-mail. Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht kan niet aansprakelijk gesteld worden voor directe of indirecte schade, verlies of ongemak veroorzaakt als gevolg van een onnauwkeurigheid of fout in deze e-mail.

English Translation: This e-mail and all attached files are official documents of Antwerp Port Authority and may contain confidential or personal information. If you have received this e-mail in error, you are asked to inform the sender by e-mail or telephone immediately, and to remove it from your system without reading or reproducing it or passing it on to other parties. Antwerp Port Authority is in no way responsible for any errors or inaccuracies in the contents of this e-mail, nor can it be held liable for any direct or indirect loss, damage or inconvenience arising from any such errors or inaccuracies.

Virus-free. www.avg.com

