

# Den nordliga handelsrutten Northern Axis-Sidenvägen

Praktikrapport skriven av Sofia Baumgartner.  
Handledare: Mona Mansour  
2018-01-19

## Inledning

Tanken med rapporten är att ge en inblick i relationen mellan Europeiska unionen, Kina och den nya Sidenvägen från Xi'an, Kina till Kouvola, Finland och möjligheterna den erbjuder till Övre Norrland.

Relationen mellan EU och Kina är mycket intressant då de är viktiga handelsparter för varandra men också för att kineserna gjort stora investeringar i EU speciellt under senaste tiderna. Jag kommer skriva om Kouvola och järnvägsförbindelsen till Kina för att berätta det mer praktiska från Kouvola. Dessutom försöker jag avsluta rapporten med pågående och planerade aktiviteter och diskussioner för att förbättra förutsättningarna för infrastrukturen i regionerna kopplat till Kouvola och Sidenvägen.

## Relationen och samarbetet mellan EU och Kina

Den internationella handeln i världen har tre nyckelaktörer och de tre är EU, USA och Kina. Respektive parts andel i den internationella handeln uppgick ungefär till samma belopp år 2016 där den Europeiska unionens andel låg på 3455 miljarder euro exklusive den interna handeln i EU. Kinas handel var 109 miljarder euro mindre än EU:s och USA kom på tredje plats med 125 miljarder euro mindre än EU. Fjärde störst är Japans andel i den internationella handeln med totalt 1311 miljarder euro i export och import. EU exporterar mest till USA och under de senaste åren mellan 2006 och 2016 har den ökat med nästan 100 miljarder euro och uppgick till omkring 350 miljarder euro. Andra och tredje viktigaste exportmarknaderna för EU är Kina och Schweiz. Den kinesiska marknaden utgjorde störst andel i EU:s import.<sup>1</sup>

Kina och Europeiska unionen är viktiga handelsparter för varandra och därför anser de att samarbete inom flera olika områden är betydelsefullt. Ett av dessa områden är transport där de anser att det är viktigt att vara anslutna till varandra både fysiskt utan att glömma vikten i att vara anslutna till varandra också digitalt. Europeiska unionen har en strategi, kallad "EU Strategy on China", där de lyfter fram möjligheterna för att skapa arbetsplatser och tillväxt i EU som samtidigt ska stödja Kinas ekonomiska agenda. Strategin sammanfattar EU:s fundamentala tankar om bland annat demokrati och mänskliga rättigheter.

Kina är också viktig i diskussionerna gällande klimatförändringar då landet släpper ut mest växthusgaser i hela världen. År 2015 kom parterna överens om en "EU-China Joint Statement on Climate Change" för att tillsammans tackla klimatförändringen inom ramen för Parisavtalet. Dessutom samarbetar parterna även inom säkerhet och utrikespolitik.<sup>2</sup>

## Kinesiska investeringar i Europa

Under de senaste 10 åren har EU:s investeringar uppgått till ca 141 miljarder euro medan Kinesiska investeringar var drygt 30 miljarder euro lägre än de europeiska, varefter EU:s investeringar uppgick till det lägsta beloppet på 10 år under 2016. Då världen konstant förändras och det politiska samt

---

<sup>1</sup> EU-kommissionen, *International trade in goods*.

<sup>2</sup> EU-kommissionen, *EU China relations*.

EU-kommissionen, *Frequently Asked Questions on EU-China relations*.

ekonomiska läget utvecklas har EU blivit en stabil och attraktiv plats för investeringar från kinesiska företag.<sup>3</sup>

Då EU är en så viktig handelspartner till Kina har den kinesiska staten beslutat att finansiera olika transportprojekt fram till 2020 med upp till 50 procent av totalkostnaden. Efter 2020 dock ser det ut som att de inte planerar att göra det längre vilket troligtvis orsakar stopp eller i alla fall saktar ner utvecklingen av järnvägssystemet. Transport via järnväg har ökat under de senaste fem åren och råmaterial tillhör de mest transporterade varorna mellan Kina och Europa.<sup>4</sup>

Kina har investerat i olika europeiska länder och deras infrastruktur där flera investeringar gjorts i europeiska länder utanför den Europeiska unionen. I Östeuropa har investeringar i flygplats, motorväg och järnväg genomförts.<sup>5</sup> Efter kinesiska investeringar i Europa återstår det att se hur de kommer att använda deras utökade inflytande i Europa.

### **The Belt and Road initiative – Sidenvägen**

The Belt and Road initiative, också kallad the Silk Road/Sidenvägen, är ett stort och långsiktigt infrastrukturprojekt av den kinesiska staten för att öka handeln och den ekonomiska tillväxten. Då den kinesiska ekonomin har en stor inverkan på världsekonomin är deras investeringar i infrastrukturen betydelsefulla. Budgeten på deras infrastrukturprojekt uppgår till 900 miljarder dollar. Kineserna hoppas med projektet kunna flytta 25 procent av den europeiska exporten från sjöfart till järnväg istället.<sup>6</sup>

Sidenvägen inkluderar många nya handelsvägar från Kina till olika delar av världen. Det är investeringar i nya hamnar i Kina kopplade till bland annat Sri Lanka, Irak och till Venedig men också investeringar i järnväg som är en del av infrastrukturprojektet.<sup>7</sup>

### **Transportsamarbete mellan EU och Kina för att öka handeln**

Från och med 1975 har EU arbetat för att förbättra den diplomatiska relationen till Kina. Båda parter ser att bättre handelsförbindelser kommer vara till fördel för båda och en så kallad "EU-China Connectivity Platform" grundades 2015 för att stödja arbetet på olika transportområden, omfattande logistik, infrastruktur samt järnväg genom Eurasien. Samarbetet bidrar inte endast till Kinas och EU:s tillväxt utan också andra länder som exempelvis Kazakstan. Bland annat i Khorgos, den visumfria gränshandelszonen i Kina vid gränsen till Kazakstan, har det under fem års tid skett omfattande förändringar från att inte alls beröras till att i dag vara en viktig del av Sidenvägen. Det är där omlastningen sker eftersom spårvidden mellan Kina och Kazakstan är olika. Området förväntas öka sitt invånarantal upp till 100 000 inom några år.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> EU-kommissionen, EU China relations.

EU-kommissionen, Frequently Asked Questions on EU-China relations.

<sup>4</sup> Economist, New rail routes between China and Europe will change trade patterns.

<sup>5</sup> Europaportalen, Kinesisk investeringsoffensiv i Östeuropa.

<sup>6</sup> The State Council – The People's Republic of China, Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative.

Mona Mansour, North Sweden medverkade på FERRMEDs konferens om interkontinentala handelsrutter.

<sup>7</sup> Susan Ritzén, Nya Sidenvägen – världens största infrastrukturprojekt.

<sup>8</sup> EU-kommissionen, Joint Agreed Minutes of the Second Chairs' Meeting of EU – China Connectivity Platform.

EU-kommissionen, EU China relations.

Susan Ritzén, Nya Sidenvägen – världens största infrastrukturprojekt.

Mellan Asien och Europa kördes år 2016 närmare 1800 tåg med ungefär 145 000 TEU av 20' containers och det förväntas att år 2027 transporteras 636 000 TEU. För att ställa detta i perspektiv kan vi jämföra att med sjöfart transporterades förra året över 13 miljoner TEU. Alltså är transport av gods på järnväg procentuellt mindre effektivt men det är ett bra komplement till sjöfartstransporter.

Det finns en järnvägsförbindelse från Tyskland genom Polen till Kina där det åker 200 tåg varje månad. Denna rutt tar ungefär 18 dagar med tåg och uppemot 60 dagar med båt. Dock har trafiken ökat från hur det såg ut för 5 år sedan då rutten trafikerades och nu behövs det underhåll för att lösa problem såsom köer och dålig spårstandard som uppstått. Förra året togs en ny järnvägsförbindelse från Europa till Kina i bruk som går från Kouvola i Finland till Xi'an. Transporttiden är kortare än på den sydliga järnvägspassagen och tar ungefär 10-12 dagar.

Sidenvägen genom Asien till Europa har betydelse för båda parterna då det är ett snabbare sätt att transportera gods jämfört med sjöfart och ett billigare sätt att transportera än med flyg.

### **Asia-The Nordic: En ny modern transportförbindelse från Kouvola, Finland till Xi'an, Kina**

Den finska staden Kouvola ligger ungefär 130 km öster om huvudstaden Helsingfors och har blivit en knutpunkt för den nya förbindelsen från Kina, genom Kazakstan och Ryssland till Finland. Tidigare gick det mycket trafik till Kouvola från Ryssland då parterna hade mer handel mellan varandra. Från dessa tider finns det kvar ett lastningsställe som nu används för den nya förbindelsen med Kina.

Den nyetablerade rutten mellan Kouvola och Xian är den snabbaste transportvägen på järnväg mellan Kina och Europa, med sjöfart skulle samma rutt ta minst 45 dagar. Den förkortade transporttiden ger ekonomiska fördelar men det ger också ett minskat behov av lager i norra Europa dessutom blir omlastningsterminalerna snabbare.<sup>9</sup>

Det första tåget åkte den 10 november 2017 från Kouvola till Xi'an. Nästa år ska tåget gå mellan länderna en gång i veckan men det kan utökas vid högre efterfrågan. Kinesiska staten stödjer tåggrutten finansiellt i alla fall fram till 2020 med 50 procent. Trots att fördelarna för rutten är många så finns det också nackdelar som man bör lyfta fram. Sanktionerna som Ryssland har mot EU påverkar det som får transporteras genom Ryssland i containers. Europeiska matvaror är förbjudna i Ryssland vilket hindrar transport av matvaror på järnväg.<sup>10</sup> Simo Päivinen, utvecklingschef för logistik och marknadsföring på Kouvola Innovation, berättar att detta är något som finska utrikeshandels- och utvecklingsminister Kai Mykkänen arbetar med och ska i januari 2018 till Moskva för att diskutera problemet. Inom Europeiska unionen arbetar finska europaparlamentarikern Merja Kyllönen med frågan meddelar Päivinen.

Simo Päivinen informerar att tåget transporterar containers oftast av storleken 40' men det är även möjligt att använda storlek 20'. Idag med subventioneringen från den kinesiska staten kostar en container från Kouvola till Xi'an under 3000 USD, vilket i svenska kronor är ungefär 25 000 SEK, och från Xi'an till Kouvola kostar det lite mer, omkring 3500-4000 USD per container.

För tillfället kan den nuvarande terminalen i Kouvola under ett år hantera omkring 30 000 – 50 000 TEU, dagligen i alla fall motsvarande ett tåg. Tågen är systemmässiga alltså tågen går alltid samma

<sup>9</sup> Mona Mansour, North Sweden medverkade på FERRMEDs konferens om interkontinentala handelsrutten.

Mari Manninen, Historiallinen raideyhteys avataan – Kouvola lähtee huomenna ensimmäinen junavuoro kohti Kiinaa.

<sup>10</sup> Petri Niemi, Ensimmäinen tavarajuna lähti Kouvolaan – historiallisella ensimmäisellä matkalla mittaa 8 000 kilometriä.

dag och samma tid. Det finns möjlighet för kyltransport och under färden utsätts varorna inte för fukt. Som tidigare nämnts går rutten från Finland genom Ryssland och Kazakstan till Kina. I Ryssland är knutpunkten Kaluga och vid kinesiska gränsen till Kazakstan är knutpunkten Khorgos därifrån det finns möjlighet att transportera vidare varor till resten av Ryssland men också länder som Afghanistan, Indien, Japan och Australien. Rutten mellan Kouvola och Xian är snabb också för att spårvidden är samma i Finland, Ryssland och Kazakstan. Spårvidden byts först i Khorgos när tåget ska vidare i Kina.

### **Flera aktörer intresserade av den nya järnvägsförbindelsen**

Olika finska företag och industrier har visat intresse för transportalternativet på järnväg till Kina. Bland de industrier som exporterar mycket till Kina är såg- och skogsindustrin som båda två är intresserade av att utnyttja den nya rutten. Sågindustrin brukade transportera sina produkter till Kina på Trans-Siberiska rutten men eftersom priserna plötsligt steg har de inte haft förtroende för rutten längre. De har också haft problem med transport via sjöfart då fukt har orsakat bekymmer. Exempelvis är också stenindustrin i Finland intresserad att transportera sten till Kina och de brukar transportera ungefär 100 containers per månad. Dessutom är olika grossister, industrier och detaljhandlare intresserade av rutten mellan Xian och Kouvola.<sup>11</sup>

Det sägs att 70 procent av de varor som kommer via förbindelsen från Xian till Kouvola stannar i nordiska och baltiska länderna samt Polen och Tyskland.<sup>12</sup>

### **Framtidens planer i Kouvola**

I Kouvola ser de positivt på framtiden samt trots att den kinesiska subventionen tar slut 2020 så förväntas priset på transporten mellan Kina och Finland förbli lågt då tågen är fulla berättar Simo Päivinen. Till framtidens planer hör en ny intermodal terminal i Kouvola som ska bli färdig och tas i bruk år 2020.<sup>13</sup>

### **Kopplingarna Northern Axis i Norrbotten och Västerbotten med Sidenvägen**

Transportvägen från Kina till Kouvola ger möjligheter för Övre Norrland som kan vara viktiga att ta i beaktning. Framtidens aktiviteter kanske kan förbättra förutsättningarna för infrastrukturen i regionerna. Utveckling av infrastrukturen i norra Sverige vilket även omfattar kopplingarna på Northern Axis-Sidenvägen är en prioriterad fråga för North Swedens huvudmannorganisationer, säger Mona Mansour, Senior Adviser på North Sweden European Office.

Kineserna har stort intresse för att få sina varor snabbare och billigare till Europa. Lars Köhler, ordförande i transportrådet på Västerbottens Handelskammare, poängterar vikten av detta då efterfrågan på säsong produkter är hög men också på grund av att vid dagar som exempelvis Black Friday ligger det i Kinas intresse att snabbt få varor till Europa utan behov av stora förråd där. Han anser också att e-handels ökning påverkar Kinas intresse att leverera varor på järnväg till Europa vilket gör Kouvola till en bra punkt för att vidare distribuera varorna till norra Europa.

<sup>11</sup> Bilaga: Powerpoint av Simo Päivinen: Kuljetusjalogistiikkalehti\_08112017

<sup>12</sup> Silk Road Briefing (2017) German OBOR Freight Capacity Problems Allows Finland to Play Role in China-EU Rail Freight.

<sup>13</sup> Bilaga: Powerpoint av Simo Päivinen: Kuljetusjalogistiikkalehti\_08112017

## Regionalt perspektiv: Norrbotten

Ur ett Norrbottenskt perspektiv är rutten via omlastningsstället i Haparanda/Tornio relevant för transport från Kouvola vidare till norra Sverige. Den totala transporttiden är 12-14 dagar på järnväg från Xi'an till Sverige. När det jämförs med sjöfrakt som kan ta upp till 70 dagar har dessa dagar en stor påverkan. Sidenvägen öppnar marknader från Övre Norrland på järnväg till länder längs järnvägen och om det finns intresse är det inte omöjligt att exportera till länder såsom Indien, Japan och Afghanistan.<sup>14</sup>

Mårten Edberg, infrastrukturstrateg Region Västerbotten, berättar att från Haparanda/Tornio efter omlastning kan godset transporteras vidare på Malmbanan till Narvik, Norge och även har möjlighet att därifrån fraktas vidare till USA. Dock är Malmbanan hårt belastad av LKAB och det finns dåligt med ledig kapacitet så det kan vara aktuellt att med lastbil fortsätta transportera varorna från Haparanda/Tornio vidare. På den finska sidan är det en bit av banan som inte är elektrifierad vilket bland annat Bothnian Arc arbetar för berättar Tuula Parsiala-Teittinen, från Bothnian Arc. Robert Forsberg på Norrbottens Handelskammare berättar att norrmännen är intresserade av öst-västliga förbindelser då det kan underlätta deras transport av fiske.

Ledningen från Haparanda/Tornio ska den 18:e januari 2018 på besök till Kouvola för att göra ett samarbetsavtal för användning av transportförbindelsen mellan Kouvola och Xian. Simo Päivinen berättar att planen är att köra varorna från Haparanda på järnväg eller väg till Kouvola där de skulle flyttas över på tåget till Kina. Målet med detta är att göra Haparanda till en knutpunkt för norra Sverige och norra Norge. Peter Juntti, tillväxtchef i Haparanda, uttrycker samarbetsavtalet som en viljeinriktning och för dem som åker från Haparanda till Kouvola är det en resa för att se och lära sig mer om verksamheten i Kouvola. Han är även säker på att transportförbindelsen på järnväg för gods mellan Asien och de nordiska länderna kommer att medföra ekonomisk tillväxt för länderna och framför allt Norrbotten.

## Regionalt perspektiv: Västerbotten

Det finns två visioner om att förlänga Sidenvägen till Västerbotten. Mårten Edberg, berättar att ena visionen är att det skulle gå tåg från Umeå till Trondheim i Norge medan det andra är E12 stråket från Umeå till Mo i Rana. Han säger också att kvarkenförbindelsen ger möjligheter för Västerbotten att från Kouvola köra med lastbil eller på järnväg transportera via Seinäjoki till Vasa och sedan transportera varorna med färja till Umeå.

Umeå har också visat intresse för riktning mot Norge med bland annat projektet Midway Alignment – Botnia Atlantica II (MABA II). Målet är att komma med material som i framtiden stödjer utvecklingen av det öst-västliga transportstråket. Dessutom arbetar de för att det skall etableras en ny färja mellan Vasa och Umeå som ska börja trafikera senast år 2021.<sup>15</sup>

Riitta Björkenheim, logistikexpert på Vasek, berättar att projektet för en ny färja går enligt tidtabell och att Vasa och Umeå vill ta ett beslut om finansieringen under årets lopp. Förra året slogs rekordet för både antalet passagerare men också inom fraktvolym då båda två ökade. Hon uppdaterar också läget med ett möjligt samarbete med Kouvola och berättar att Vasastads ledning haft samtal med

<sup>14</sup> Yrittäjät, Uuden Silkkien liikenne käynnistyy.

<sup>15</sup> Midway Alignment of the Bothnian Corridor.

Kvarkenrådet, MABA II.

Kouvola och att industrin i området fått information om möjligheterna Sidenvägen kan erbjuda. Dessutom meddelar Riitta att det finns ett möte planerat med Kouvola som ska ta plats senast den 18 augusti 2018, dock med stor sannolikhet innan det.

## Avslutning

Jag anser att det är viktigt att ta möjligheterna som Sidenvägen ger med i diskussionerna om framtidens transportstrategier i Övre Norrland, vilket är enligt Mona Mansour, Senior Adviser på North Sweden, en fråga som är hög på agendan i regionen. Det är fint att se att Haparanda vill göra samarbete för att utnyttja rutten och att Umeå-Vasa också börjat diskutera om det. På grund av tidsbrist var det inte möjligt att göra ett mer omfattande arbete men jag hoppas detta hjälper att arbeta vidare på ämnet. Stort tack Mona Mansour, Mårten Edberg, Robert Forsberg, Micael Blomster, Riitta Björkenheim, Peter Juntti, Tuula Parsiala-Teittinen, Lars Köhler och Simo Päivinen för era kommentarer.

## Källförteckning

Economist. *New rail routes between China and Europe will change trade patterns*. 2017-09-16.

<https://www.economist.com/news/business/21728981-new-silk-railroad-will-challenge-airlines-and-shipping-firms-new-rail-routes-between-china> (Hämtad: 2017-12-19)

Europaportalen. *Kinesisk investeringsoffensiv i Östeuropa*. 2017-11-28.

<https://www.europaportalen.se/content/kinesisk-investeringsoffensiv-i-osteuropa> (Hämtad: 2017-12-20)

EU-kommissionen (2017) *EU China relations*.

[https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu-china\\_factsheet\\_1.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu-china_factsheet_1.pdf) (Hämtad: 2017-12-15)

EU-kommissionen (2017) *Frequently Asked Questions on EU-China relations*.

[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-16-2258\\_sv.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2258_sv.htm) (Hämtad: 2017-12-14)

EU-kommissionen (2017) *Joint Agreed Minutes of the Second Chairs' Meeting of EU – China Connectivity*

*Platform*. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-06-01-joint-agreed-minutes-second-chairs-meeting-eu-china-connectivity-platform.pdf> (Hämtad: 2017-12-18)

Eurostat (2018) *International trade in goods*. ISSN 2443-8219

[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_goods](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods) (Hämtad: 2018-01-08)

Kvarkenrådet (inget år) *MABA II*. <http://www.kvarken.org/projekt/maba2> (Hämtad: 2018-01-10)

Manninen, Mari. Historiallinen raideyhteys avataan – Kouvola lähtee huomenna ensimmäinen junavuoro kohti Kiinaa. *Helsingin sanomat*. 2017-11-09. <https://www.hs.fi/kotimaa/art-200005441772.html> (Hämtad: 2017-12-15)

Midway Alignment of the Bothnian Corridor (inget år) <http://midwayalignment.eu/> (Hämtad: 2018-01-10)

Mansour, Mona. *North Sweden medverkade på FERRMEDs konferens om interkontinentala handelsrutter*.

2017-11-15. <http://www.northsweden.eu/transportpolitik/nyheter/north-sweden-medverkar-paa-ferrmed-konferens-i-ep.aspx> (Hämtad: 2017-12-15)

Niemi, Petri. Ensimmäinen tavarajuna lähti Kouvolasta Kiinaan – historiallisella ensimatalla mittaa 8 000 kilometriä. *Yle*. 2017-11-10. <https://yle.fi/uutiset/3-9919969> (Hämtad: 2017-12-18)

Ritzén, Susan. Nya Sidenvägen – världens största infrastrukturprojekt. *Svt*. 2017-11-13. <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/nya-sidenvagen-varldens-storsta-infrastrukturprojekt> (Hämtad: 2018-01-08)

Silk Road Briefing. *German OBOR Freight Capacity Problems Allows Finland to Play Role in China-EU Rail Freight*. 2017-09-29. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/29/german-obor-freight-capacity-problems-let-finland-china-eu-rail-freight/> (Hämtad: 2017-12-20)

The State Council – The People’s Republic of China (2015) *Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative*. [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm) (Hämtad: 2018-01-09)

Yrittäjät. *Uuden Silkkiteien liikenne käynnistyy*. 2017-05-31. <https://www.yrittajat.fi/lapin-yrittajat/a/uutiset/559373-uuden-silkkiteien-liikenne-kaynnistyy> (Hämtad: 2017-12-19)