

# **Efterfrågan på flygfrakt från Finland till Asien**

Benjamin Andersson

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	2836
Författare:	Benjamin Andersson
Arbetets namn:	Efterfrågan på flygfrakt från Finland till Asien
Handledare (Arcada):	Eija Källström
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta examensarbete består av en studie av efterfrågan på flygfrakt från Finland till Asien. Syftet med arbetet är att redogöra för vilka faktorer som har påverkat och påverkar flygfraktstrafiken från Finland till Asien. Arbetet börjar med att kort berätta luftfartens och flygfraktens historia, följt av utbuds- och efterfrågeteori som tillämpas på flygfrakten och fortsätter sedan med en presentation av tre destinationsländer i Asien; Kina, Japan och Thailand, till vilka man från Finland har bedrivit reguljär flygtrafik sedan länge. Statistik om dessa länders ekonomiska utveckling i form av BNP samt statistik om flygfraktsmängderna till länderna analyseras för att hitta eventuella korrelationer. Därefter följer en empirisk del där representanter för ett antal speditörer med flygfraktsverksamhet har intervjuats för att få en uppfattning om hur flygfrakten från Finland till Asien i praktiken ser ut från en speditörs perspektiv. Den statistiska och empiriska informationen kombineras sedan i analysdelen. Resultatet ger en bild av en mångfacetterad bransch som påverkas av en rad faktorer; bland andra nationalekonomi, industriell utveckling, konsumenters köpkraft, politik och geografi.</p>	
Nyckelord:	Asien,logistik,lufttransport,spedition
Sidantal:	58
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	14.6.2010

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	2836
Author:	Benjamin Andersson
Title:	The demand for airfreight from Finland to Asia
Supervisor (Arcada):	Eija Källström
<p>Abstract:</p> <p>This final thesis consists of a study of the demand for airfreight from Finland to Asia. The purpose of this thesis is to show which factors have affected and affect the airfreight from Finland to Asia. The thesis begins with a short presentation of the history of aviation and airfreight, followed by supply- and demand theory which is applied to the airfreight, and then continues with a presentation of three destinations in Asia; China, Japan and Thailand, to which regular air-traffic from Finland has been flown since a long time. Statistics of the economic development of these countries in the form of GDP and statistics of airfreight flown to these countries are analyzed to discover potential correlations. This is followed by an empirical section, for which a number of representatives of freight forwarders offering airfreight have been interviewed to get an idea of what the airfreight from Finland to Asia looks like from the perspective of a freight forwarder. The statistical and empirical information is then combined. The result provides a picture of a multifaceted business which is affected by a number of factors including national economy, industrial development, the buying power of consumers, politics and geography.</p>	
Keywords:	Asia,logistics,airfreight,forwarding
Number of pages:	58
Language:	Swedish
Date of acceptance:	14.6.2010

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>7</b>
1.1	Problemformulering och syfte.....	8
1.2	Avgränsning.....	8
<b>2</b>	<b>DEN KOMMERSIELLA LUFTFARTENS HISTORIA</b> .....	<b>9</b>
2.1	Asientrafikens utveckling i Finland .....	11
2.2	Fraktrafik.....	13
<b>3</b>	<b>EFTERFRÅGAN OCH UTBUD</b> .....	<b>15</b>
3.1	Efterfrågan.....	15
3.2	Utbud .....	17
3.3	Jämviktspris.....	19
3.4	Efterfrågan och utbud inom flygfrakten .....	19
<b>4</b>	<b>METODIK</b> .....	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>FLYGDESTINATIONERNA I ASIEN</b> .....	<b>22</b>
5.1	Kina .....	22
5.1.1	<i>Historia</i> .....	23
5.1.2	<i>Ekonomisk utveckling</i> .....	26
5.1.3	<i>Analys</i> .....	28
5.2	Japan.....	31
5.2.1	<i>Historia</i> .....	32
5.2.2	<i>Ekonomisk utveckling</i> .....	34
5.2.3	<i>Analys</i> .....	37
5.3	Thailand.....	38
5.3.1	<i>Historia</i> .....	38
5.3.2	<i>Ekonomisk utveckling</i> .....	39
5.3.3	<i>Analys</i> .....	40
5.4	Slutsats.....	41
<b>6</b>	<b>EMPIRISK STUDIE</b> .....	<b>42</b>
6.1	Företagen .....	42
6.1.1	<i>Waco Logistics Finland</i> .....	42
6.1.2	<i>Agility Logistics</i> .....	43
6.1.3	<i>Beweship</i> .....	43
6.1.4	<i>Kuehne + Nagel</i> .....	44
6.2	Frågeguide .....	44

6.3	Resultatanalys .....	45
6.3.1	<i>När används flygfrakt?</i> .....	46
6.3.2	<i>Finlands position</i> .....	46
6.3.3	<i>Prissättning</i> .....	47
6.3.4	<i>Vad fraktas?</i> .....	48
6.3.5	<i>Konkurrensläget</i> .....	49
6.3.6	<i>Kinas vikt i branschen</i> .....	50
6.3.7	<i>Framtidsutsikter</i> .....	51
<b>7</b>	<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>51</b>
	<b>KÄLLOR</b> .....	<b>54</b>
	<b>BILAGOR</b> .....	<b>59</b>
	BILAGA 1. Intervjutraskript – Anders von Bell, Waco Logistics Finland	
	BILAGA 2. Intervjutraskript – Hans Gustavsson, Agility Logistics	
	BILAGA 3. Intervjutraskript – Jorma Westberg, Beweship	
	BILAGA 4. Sammanfattning av intervju med Risto Suihko, Kuehne + Nagel	

## Figurer

Figur 1. Efterfrågekurvan (Expowera 2009) .....	15
Figur 2. Utbudskurvan (Expowera 2009) .....	17
Figur 3. Jämviktspriset (Expowera 2009) .....	19
Figur 4. Flygfrakt från Finland till Kina åren 1998 – 2008 (Finavia 2009) .....	29
Figur 5. Flygfrakt från Finland till Hongkong åren 1998 – 2008 (Finavia 2009) .....	29
Figur 6. Kinas BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009) .....	30
Figur 7. Hongkongs BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009) .....	30
Figur 8. Flygfrakt från Finland till Japan åren 1998 – 2008 (Finavia 2009) .....	37
Figur 9. Japans BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009) .....	37
Figur 10. Flygfrakt från Finland till Thailand åren 1998 – 2008 (Finavia 2009) .....	40
Figur 11. Thailands BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009) .....	41

## Tabeller

Tabell 1. Finnairs fraktmängder (Finnair Group 2009g) .....	14
---	----

## 1 INLEDNING

Den pågående globaliseringen har lett till en ökad betydelse för kommersiell flygning i hela världen. Folk reser oftare och längre med flyg än någonsin förr. År 2007 ankom och avgick nästan 4,8 miljarder flygresenärer världens flygplatser, vilket var en ökning på 6,8 % jämfört med året innan. År 2008 skedde den första minskningen i den globala flygtrafiken sedan år 2002; en minskning på 1 %. Denna kan tillskrivas den i skrivande stund pågående globala ekonomikrisen (ACI 2008, ACI 2009)

Asien har upplevt en aldrig tidigare skådad ekonomiskt tillväxt under de senaste decennierna, vilket har lett till ett ökat behov av affärsresor och flygfrakt till bl.a. Japan och Kina. Ett av flygbolagen som såg detta behov var vårt egna nationella flygbolag Finnair, som redan år 1983 påbörjade reguljär flygtrafik till Japans huvudstad Tokyo och år 1988 till Kinas huvudstad Peking, då som det första västerländska flygbolaget utan mellanlandningar. Man hade dessutom fått rätten att flyga rakt över Ryssland och Sibirien, vilket förkortade resetiden med tre timmar. (Finnair Group 2009bd)

År 2008 flög 1,3 miljoner flygresenärer till 10 olika destinationer i Asien via Helsingfors-Vanda flygplats med Finnair, vilket var 200 000 fler än året innan (Affärsresenären 2009). År 2008 flögs 60 % av all inkommande flygfrakt från Asien till sina slutdestinationer runtomkring i Europa via Helsingfors (Finnair Cargo 2009a).

Medan det skrivs en hel del om importen från Asien nämns det inte mycket om exporten. Därför har jag i detta arbete valt att fokusera på flygfrakten från Finland till Asien. Syftet med detta arbete är att ge en bild av hur det ser ut på marknaden vad gäller flygfrakt från Finland till Asien, hurdan utvecklingen har varit och hur man ser på framtiden. För min undersökning har jag samlat och analyserat statistik över flygfrakten till Kina, Japan och Thailand samt ländernas ekonomiska utveckling. Därefter har jag intervjuat personer med flygfrakt som ansvarsområde hos ett antal speditörer. Av dessa analyser och intervjuer fick jag bilden av en bransch som för tillfället befinner sig i ett kritiskt skede där man försöker anpassa sig till förändringar på marknaden och i den finska industrin och på samma gång hålla sig konkurrenskraftig också i framtiden.

## 1.1 Problemformulering och syfte

Detta arbete kommer att undersöka flygfrakten från Finland till Asien. Asienrutterna från Finland har sedan de lanserades visat sig vara mycket lyckade och passagerarmängderna på dessa rutter har ökat betydligt under de senaste åren. Flygfrakten har dock fluktuerat under samma tid och det är just flygfrakten jag kommer att undersöka närmare. Under åren som flygfrakt har transporterats till Asien har t.ex. Kinas och Japans ekonomiska lägen upplevt stora förändringar. Jag kommer även att inkludera statistik om ländernas nationalekonomi och utföra intervjuer med speditörer för att få mer information om vad som sker på flygfraktsmarknaden. Syftet med detta arbete är alltså att undersöka vilka faktorer som påverkar flygfrakten till Asien, hur marknaden för tillfället ser ut och hur man i speditorsbranschen ser på framtiden.

## 1.2 Avgränsning

Jag kommer att begränsa mig till flygtrafik från Finland till Asien och fokusera på exporten, medan importen i denna undersökning är av mindre vikt. Statistiken som presenteras och analyseras i arbetet kommer alltså att omfatta endast fraktgodis och flygpost räknas inte med. I mina intervjuer har jag begränsat mig till speditörer i huvudstadsregionen eftersom majoriteten av flygfraktsverksamheten i Finland sker kring och på Helsingfors-Vanda flygplats. En annan motivering för att intervjua speditörer är att de är aktivt med i distributionskedjan från början till slut. Jag kommer att tala om Finlands nationella flygbolag Finnair på flera ställen i detta arbete eftersom Finnair med sin regelbundna direkttrafik är det ledande flygbolaget på den finländska flygfraktsmarknaden och har haft en stor påverkan på hur denna marknad har utvecklats i Finland. Det är dock viktigt att poängtera att finska speditörer också använder sig av andra flygbolags tjänster, t.ex. genom att fraktgodset först transporteras per bil eller flyg till andra flygplatser i Europa och därifrån flygs vidare till Asien med andra bolag.

Statistiken över bruttonationalprodukter är justerad för inflation och har den amerikanska dollarn år 2005 som basvärde. Flygfraktsstatistiken som presenteras är tillhandahållen av Finavia, tidigare känt som Luftfartsverket Finavia. Fraktstatistiken omfattar frakt som flugits direkt från Finland till destinationer i Kina, Japan och Thailand så som an-



mälts av speditörer. Detta betyder att frakt som först har förts ut från Finland och sedan vidare med flyg inte är med i statistiken.

## **2 DEN KOMMERSIELLA LUFTFARTENS HISTORIA**

De första luftfarkosterna som gjorde kontrollerade och rutinerade flygningar var luftskepp. Brazilianaren Alberto Santos-Dumont var en av luftskeppspionjärerna och lyckades kombinera en förbränningsmotor med en ballong. Den 19 oktober 1901 flög han sitt luftskepp över Paris, från Parc Saint Cloud, runt Eiffeltornet och tillbaka på under 30 minuter. Samtidigt började man också utveckla stela luftskepp vars ballonger egentligen var metallskelett klädda med duk. Den tyske greven Ferdinand von Zeppelin låg bakom utvecklingen av dessa farkoster, därav benämningen zeppelinare. Stela luftskepp skulle komma att ligga långt före flygplan, vad gällde lastkapacitet, i flera årtionden. (Wikipedia 2009, Smithsonian Education 2010, US Centennial of Flight Commission 2010d)

Den första varaktiga, kontrollerade och bemannade flygningen med ett motoriserat flygplan tyngre än luft utfördes av bröderna Orville och Wilbur Wright vid Devil Hills, North Carolina i Förenta Staterna den 7 december 1903. Den första flygningen varade endast 12 sekunder och planet tillryggalade en sträcka på 37 meter. Den fjärde flygningen samma dag varade i 59 sekunder och var 260 meter lång. Dessa korta flygningar satte bollen i rörelse och utvecklingen skulle komma att bli mycket snabb. (Wikipedia 2009, US Centennial of Flight Commission 2010e)

Mycket kort efter att flygplanen uppfunnits kom de att sättas in i militär tjänst. Späningsflygningar och bombningar skedde så tidigt som 1911 av Italien som då befann sig i krig mot Turkiet. Under tiden mellan världskrigen utvecklades flygplanen mycket snabbt; från biplan av trä och tyg med låg motoreffekt till strömlinjeformade, effektiva, monoplan av aluminium. Luftskeppens era kom och gick eftersom de ansågs vara onyttiga och deras popularitet hade minskat efter den välomskrivna olyckan då Hindenburg, världens största luftfarkost genom tiderna, totalförstördes i en brand i Lakehurst, New Jersey, USA år 1937 då skeppet skulle landa efter att ha korsat Atlanten. På 1930-talet påbörjades utvecklingen av jetmotorn, i Tyskland av Hans von Ohain och i England av Frank Whittle. Båda männen var ovetande om varandras arbete, men detta ledde till att

både Tyskland och Storbritannien hade utvecklat jetmotorn före andra världskrigets slut. (Wikipedia 2009, US Centennial of Flight Commission 2010afh, Britannica Online Encyclopedia 2010)

Under andra världskriget skulle utvecklingen och produktionen av flygplan igen ta ett jättekliv. Alla parter i kriget satsade stort på flygplan för militärt bruk. De första bombplanen med lång räckvidd och stridsplan för eskort av bombplanen utvecklades. Det första fungerande jetplanet var det tyska Heinkel He 178 som flögs första gången 1939. Jetplanen skulle dock inte komma att ha någon avgörande betydelse i andra världskriget p.g.a. bristen på bränsle och piloter. (Wikipedia 2009, US Centennial of Flight Commission 2010gh)

Efter andra världskriget började den kommersiella luftfarten komma igång på allvar då flygplan som hade byggts för militärt bruk modifierades för civil användning, t.ex. Douglas DC-3 som också togs i bruk av Aero O/Y (Finnair). År 1952 blev det brittiska De Havilland Comet det första jetdrivna passagerarplanet att nå produktion. Detta plan led dock av mycket farliga barnsjukdomar, bl.a. utmattningsbrott vid fönstren p.g.a. tryckförändringarna i kabinen, som i flera fall ledde till att planets flygkropp bröts upp mitt under flygningen och planet störtade. Undersökandet och rättandet av diverse konstruktionsfel tog tid och andra, nyare jetplan hann ut på marknaden under tiden. Sovjetunionens nationella flygbolag Aeroflot blev det första flygbolaget som flög regelbundna flygningar med jetplanet Tupolev Tu-104. Amerikanska Boeings fyrmotoriga 707 som togs i bruk år 1958 tillverkades i över 1 000 exemplar och flög på allvar den kommersiella luftfartsbranschen in i jetåldern. År 1969 gjorde Boeings 747 ”Jumbojet” och överljudspassagerarplanet Aerospatiale-BAC Concorde sina första flygningar. Boeing 747 flyger fortfarande miljontals passagerare varje år och var det största passagerarplanet ända fram till 2005 då Airbus 380, med en maxkapacitet på 853 passagerare, gjorde sin första flygning. Under 1900-talets fjärde kvartal saktade utvecklingen ner en aning. (Wikipedia 2009, US Centennial of Flight Commission 2010bc, Aerospaceweb 2009abc)

År 2001 togs överljudspassagerarplanet Concorde ur bruk. Överljudsflygning var inte tillräckligt nyttigt för fortsatt användning av planet, som endast kunde flyga i överljuds-

hastighet över havet, förbrukade stora mängder flygbränsle och kunde ta en mycket begränsad mängd passagerare p.g.a. dess smala, strömlinjeformade flygkropp. (Aerospaceweb 2009b)

Den kommersiella luftfarten i sin nuvarande form är så gott som helt beroende av flytande oljebaserat flygbränsle. Priset på råolja har stigit markant under de senaste åren vilket har haft en stor påverkan på flygbranschen eftersom bränslekonsumtionen per passagerare har blivit mycket hög. Bränslekostnaderna utgör en stor del av priset på en flygbiljett och biljettpriserna har därför stigit betydligt under de senaste åren. Detta har lett flygplanstillverkare till att satsa på utvecklingen av mer bränslesnåla flyplan, bl.a. genom användningen av lätta kompositmaterial och utformning som minskar luftfriktion. (Aerospaceweb 2010)

## **2.1 Asientrafikens utveckling i Finland**

Finnair började flyga sin första regelbundna rutt till Asien år 1976 då man påbörjade flygningar till Thailands huvudstad Bangkok. Dessa flygningar flögs under vintersäsongerna ända fram till år 1982. Man gjorde också flygningar till norra Afrika och Mellanöstern. Till Egyptens huvudstad Kairo började man flyga år 1979 och till Iraks huvudstad Bagdad år 1980. Den senare ruten tvingades man dock lägga ner redan samma år på grund av kriget mellan Iran och Irak. Finnair flög också till Jordaniens huvudstad Amman år 1982 men den ruten lades ner året därpå på grund av olönsamhet. (Finnair Group 2009d)

År 1983 påbörjade Finnair regelbundna flygningar utan mellanlandning till Japans huvudstad Tokyo med ett McDonnell Douglas DC-10-plan som hade utrustats med extra bränsletankar. Man flög då en tur i veckan och i juni år 1985 lades ytterligare veckotur till, dock bara för fem månader. Dessa Tokyoturer var de enda turerna mellan Västeuropa och Japan som flögs utan mellanlandningar. I december år 1985 öppnades Bangkok-Singapore-ruten eftersom Finlands affärsrelationer med Sydostasien ökade betydligt under den tiden. I juni år 1988 påbörjades veckoturer till Kinas huvudstad Peking, då som det första västeuropeiska flygbolaget utan mellanlandningar. I mars år 1991 fick Finnair rätt att flyga rakt över ryska Sibirien till Tokyo, vilket förkortade flygtiden åt ett

håll med tre timmar. År 1992 tillades en andra veckotur till Peking. Osaka, Finnairs andra Japandestination tillades år 1995. (Finnair Group 2009bc)

Terrorattackerna den 11 september år 2001 och det påföljande raset i passagerarmängder drabbade flygbranschen hårt. Också Finnair var tvunget att tillta sparåtgärder och anpassa sin trafik till den minskade efterfrågan. Nu började man fokusera ytterligare på Asien. Den största minskningen av passagerare skedde på New York-rutten varpå man flyttade över kapacitet till bl.a. Helsingfors – Bangkok-rutten där marknadsläget var bättre. Den 7 januari år 2002 flög Finnair för första gången till Hong Kong. Rutten blev regelbunden den 14 februari och den 15 februari började man flyga dagligen till Bangkok. (Finnair Group 2009f)

SARS-epidemin 2002-2003 påverkade Finnairs Asientrafik negativt. Man tilltog vissa skyddsåtgärder och i april 2003 minskade man tillfälligt på trafiken till Peking på grund av den minskade efterfrågan. I juni lades också tre veckoturer till Bangkok ned, vilket ledde till minskad trafik också på Hong Kong- och Singaporerutterna eftersom dessa mellanlandade i Bangkok. Under samma tid återupptog man flygningar till Osaka, Japan efter en paus på tre år. Vid slutet av juli flög man igen normalt till Hong Kong, Bangkok och Peking. I början av september 2003 påbörjade Finnair som ända nordeuropeiska flygbolag reguljärflyg till Shanghai. (Finnair Group 2009f)

År 2004 gjordes ytterligare satsningar på Asientrafiken. Finnair hade nu sex McDonnell Douglas MD-11 plan och man ökade på turerna till Kina. I juni flög man fem turer till Shanghai och tre turer till Hong Kong per vecka. Under vintersäsongen 2004 var efterfrågan på flygningar till Bangkok så stor att det flögs tio turer per vecka vid julen och nyåret. Finnair öppnade sin tredje Kinarutt till Guangzhou år 2005. Samma år slog Finnair nytt passagerarrekor med 8,5 miljoner passagerare och meddelade att långdistansflottan kommer att förnyas på grund av den kraftiga tillväxten i Asientrafiken. (Finnair Group 2009f)

Sommaren 2006 öppnade Finnair sin tredje Japanrutt till Nagoya och på hösten påbörjades ruttrafik till Delhi, Finnairs första destination i Indien. Hong Kong –rutten öppnades till sommarsäsongen och flögs nu utan mellanlandning, då man tidigare hade flugit via

Bangkok. Samma år gjorde Finnair efter en anbudstävling kontrakt med svenska staten om att flyga svenska statsanställda på alla Asienrutter. Finnair vann samma anbudstävling också året därpå. År 2006 hade det gått 30 år sedan Finnair började trafikera sin första Asienrutt. Sommaren 2007 öppnades Finnairs andra Indienrutt till Mumbai. På grund av den ökade trafiken till Kina och Indien bestämde man att lägga ned ruten Bangkok – Singapore. Detta ledde till att alla flygningar till Asien nu flögs utan mellanlandning. Finnair meddelade samma år om att man kommer att tidigarelägga uppdateringen av långdistansflottan. Finnairs sex MD-11-plan kommer under åren 2009-2010 att ersättas med Airbus A330 och A440-plan. Beslut fattades också om införskaffande av minst 11 flygplan av den nya typen Airbus A350 med början år 2014. Finnair tog emot sitt första fyrmotoriga Airbus A340-plan sommaren 2007. Sommaren 2008 startade Finnair sin senaste regelbundna Asienrutt till Sydkoreas huvudstad Seoul. (Finnair Group 2009f)

## **2.2 Frakttrafik**

Andra världskriget hade också en mycket stor påverkan på utvecklingen av flygfrakten. Under kriget hade man satsat stort på transport av militärt materiel per flyg och efteråt började man tillämpa dessa transportmetoder också inom den civila flygtrafiken. Efter kriget var också behovet av snabba transporter stort vilket ytterligare hjälpte den civila flygbranschen att komma igång. Varor som normalt brukade transporteras med bil eller fartyg transporterades nu per flyg. Allt eftersom flygplanen blev modernare sjönk också fraktkostnaderna. (Lumsden 1998:169)

Flygfrakten har under de senaste årtiondena ökat med i medeltal 12-15 % per år. Dock har tillväxten avtagit under de senaste åren. Flygfrakt är ett speciellt populärt alternativ då man vill transportera varor med ett högt värde långa sträckor på kort tid. Till skillnad från bil- och fartygstransport där varor fraktas i fordon ämnade för just godstransport, fraktas majoriteten av varorna inom flygfrakten i underredet på passagerarplan som så kallad "belly cargo". (Lumsden 1998:168-169)

Varor som fraktas med flyg kan delas i in fyra huvudtyper: Lättfördärliga varor, varor med nyhetsvärde, varor med speciella krav på snabb leverans och högvärdiga varor. Till

lättfördärliga varor hör t.ex. livsmedel och vissa typer av kemikalier som måste komma fram fort innan de förlorar sin användbarhet. Varor med nyhetsvärde är t.ex. tidningar, filmer och olika modeprodukter som t.ex. kläder för en viss säsong. Numera hör också datorkomponenter och programvara till denna kategori på grund av den hårda konkurrensen och snabba utvecklingen på marknaden. Varor med speciella krav på snabb leverans kan vara t.ex. reservdelar eller viktiga råvaror som behövs för att hålla en produktionslinje igång. Den extra kostnaden som uppstår är av mindre betydelse än de förluster företaget skulle göra om produktionen stannade. Med högvärdiga varor menas sådana med högt värde per viktsenhet i största allmänhet. Mediciner är ett exempel på en sådan vara. De höga säkerhetskraven och minskade risken för stöld är också till fördel då man fraktar högvärdigt gods. (Lumsden 1998:175-176)

Godset fraktas i flygcontainrar av vilka det finns flera olika modeller av olika storlekar och kapacitet. T.ex. MD-11 kan lasta fyra olika flygcontainrar. Den minsta har en kapacitet på 4,2 m<sup>3</sup> och 1588 kg medan den största har en kapacitet på 11,5m<sup>3</sup> och 6530 kg. (Finnair Cargo 2009b)

Nedan finns statistik över Finnairs totala frakt och post till alla av flygbolagets destinationer.

Tabell 1. Finnairs fraktmängder (Finnair Group 2009g)

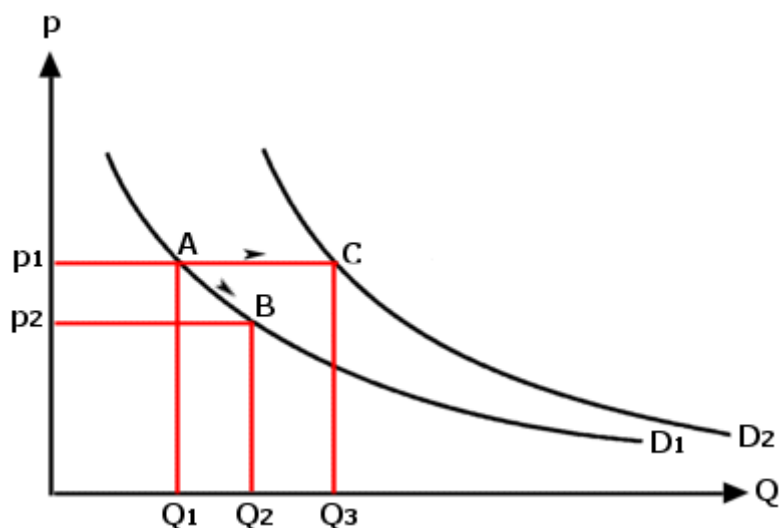
		<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
Utbjudna tonkilometer	milj.	4 485	4 074	3 602	3 400	3 162
Betalda tonkilometer	milj.	2 545	2 365	2 100	1 940	1 791
Total lastfaktor	%	56,7	58,0	58,0	57,0	56,6
Frakt och post	1000 kg	102 144	98 684	93 807	90 242	86 245

### 3 EFTERFRÅGAN OCH UTBUD

För att bättre förstå hur flygfraktens utveckling mellan Europa och Asien har gått till kan man studera hur marknadens efterfrågan och utbud fungerar. Denna del kommer att ta upp och förklara teorierna om efterfrågan och utbud och tillämpa dem på flygbranschen.

#### 3.1 Efterfrågan

Efterfrågan kan enkelt definieras som den kvantitet av en vara eller tjänst som en köpare är villig att betala ett givet pris för vid en given tidpunkt. En tumregel inom efterfrågeteorin är att om priset på en vara eller tjänst sjunker kommer efterfrågan att öka eftersom konsumenterna uppfattar det som att de får mera värde för sina pengar. Det är dock inte endast priset som påverkar efterfrågan på en produkt. Andra påverkande faktorer är t.ex. preferens, inkomster och priset på andra produkter. Bortser man till en början från dessa andra faktorer och beaktar endast priset och den efterfrågade mängden av en produkt kan förhållandet mellan dessa illustreras med en graf som allmänt kallas för en efterfrågekurva. (Beardshaw m.fl. 2001:48-49)



Figur 1. Efterfrågekurvan (Expowera 2009)

I grafen lutar kurvan nedåt från vänster till höger och visar att priset ( $P_1$ ) och efterfrågan ( $D_1$ ) är i ett negativt förhållande med varandra; om priset sjunker ( $P_2$ ) stiger efterfrågan och den producerade kvantiteten ( $Q$ ) ökar från  $Q_1$  till  $Q_2$ . Detta förhållande är

dock i praktiken mer komplicerat eftersom andra faktorer kommer att påverka efterfrågan. Några exempel är:

- Priset på andra på andra produkter - I flygbranschen handlar det om konkurrenternas prissättning på motsvarande rutter eller priset på produkter som kan ersätta flyg, vilket kan vara alternativa transportmetoder som t.ex. tåg eller fartyg.
- Ändringar i folkmängd - Både befolkningens mängd och dess demografiska samt geografiska indelning påverkar efterfrågan på en produkt.
- Smak, vanor och traditioner
- Inkomst - Ökade inkomster leder till en allmän ökning av konsumtionen och efterfrågan på produkter och tjänster eftersom folk har mer pengar att spendera. Denna faktor har stor betydelse i de ständigt utvecklande länderna i Östasien.
- Säsonger - Denna faktor har större påverkan i en del branscher än andra. Flygbranschen påverkas dock av säsonger, t.ex. ökar flygtrafiken då folk har semester.
- Andra oförutsedda händelser – Ser vi bakåt i historien, har faktorer som sjukdomsepidemier, krig, terror och naturkrafter haft stor påverkan på flygbranschen. Terrorattackerna 11 september 2001 ledde till ett stort ras i efterfrågan på flygresor och sjukdomsepidemier som t.ex. fågelinfluensa och SARS leder förutom till minskad efterfrågan också till regionala skillnader i efterfrågan eftersom folk tenderar att undvika de områden där sjukdomar förekommer. (Beardshaw m.fl. 2001:49-50)

En ökning av efterfrågan sker då någon annan faktor än själva priset på produkten upplever en ändring och leder till ökad efterfrågan. Som exempel kan man tänka sig att båttrafiken mellan Finland och Sverige plötsligt upphörde av någon anledning. Detta skulle leda till en ökning av efterfrågan på flygresor till Sverige fastän det inte skett någon ändring i priset på en flygbiljett. I en efterfrågekurva syns denna förändring på det sättet att kurvan förskjuts till höger (D2 i Figur 1). Priset kommer fortfarande att vara det samma, men den efterfrågade kvantiteten (Q3 i Figur 1) har ökat. (Beardshaw m.fl. 2001:50)



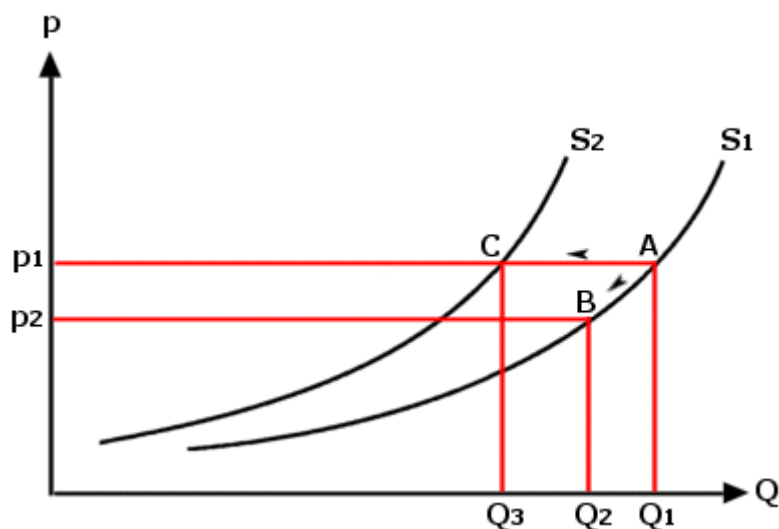
Efterfrågan kan också visas med en simpel funktion som kan se ut t.ex. på följande sätt:

$$E = f(P_x, P_y, I, T)$$

Denna funktion visar att efterfrågan ( $E$ ) är en funktion av priserna på flygbolagens tjänster, d.v.s. flygbiljetterna och fraktkostnaderna och därunder alla faktorer som påverkar priset ( $P_x$ ), priset på konkurrerande flygbolags motsvarande tjänster ( $P_y$ ), Konsumenternas inkomster ( $I$ ) och preferenser ( $T$ ).

### 3.2 Utbud

Utbud definieras som mängden av en vara eller tjänst som en producent är villig att erbjuda till ett bestämt pris. Ur teoretisk synpunkt kan utbudet illustreras med en graf på samma sätt som efterfrågan. (Beardshaw m.fl. 2001:51)



Figur 2. Utbudskurvan (Expowera 2009)

Utbudskurvan  $S_1$  visar att ju högre priset ( $P_1$ ) på en produkt är desto mer är producenten villig att erbjuda av den produkten ( $Q_1$ ). Om priset minskar tillräckligt mycket (se  $P_2$  och  $Q_2$ ) kommer det till slut att nå punkten då producenten inte längre är villig att erbjuda produkten eftersom den inte längre ger någon vinst. I denna graf har alltså priset och utbudet ett direkt förhållande; när priset stiger, ökar utbudet. Detta beror på vad man kallar för lagen om avtagande avkastning och lagen om ökande kostnader. Lagen om avtagande avkastning säger att om en faktor i produktionen är fast (t.ex. storleken på

en fabrik) kommer ökade insatser i produktionen (t.ex. mer arbetskraft) leda till att avkastningen börjar minska. Lagen om ökande kostnader säger att om man ökar produktionen inom en industri så mycket att produktionen inom andra industrier måste minskas kommer detta till slut att leda till att ökningen av produktionen avtar medan produktionen fortfarande sjunker markant i andra industrier. Detta leder i sin tur till ökade kostnader. Med andra ord måste priset öka med produktionen för att producenten skall kunna göra någon vinst. (Beardshaw m.fl. 2001:51, 37-39)

Exempel på faktorer som påverkar utbudet av en produkt är:

- Pris – Förändringar i priset kommer att leda till en förflyttning uppåt eller nedåt på utbudskurvan. Priset påverkas i sin tur av en rad andra faktorer. Marknadspriiset är priset som bildas på en marknad under en viss tidsperiod och utgör balansen mellan efterfrågan och utbudet.
- Priset på produktionsfaktorer – Priset på alla varor och allt arbete som krävs för att producera den slutliga produkten. I flygbranschen handlar det t.ex. om inköp och underhåll av flygplan, löner åt arbetskraften. En annan stor påverkande produktionsfaktor är priset på olja och därigenom flygbränsle.
- Teknologi – Förbättrad teknologi kommer att leda till att man kan producera mer av en produkt medan man använder mindre produktionsfaktorer. Detta gäller också inom flygbranschen eftersom flygindustrin just nu är på väg in i en ny generation av miljövänligare, bränslesnålare och mer kostnadseffektiva flygplan. (Beardshaw m.fl. 2001:52-53)

En minskning av utbudet leder till att utbudskurvan förskjuts till vänster (S2 i Figur 2). I grafen ser man då att en mindre mängd av produkten erbjuds till ett oförändrat pris (Q3 och P1).

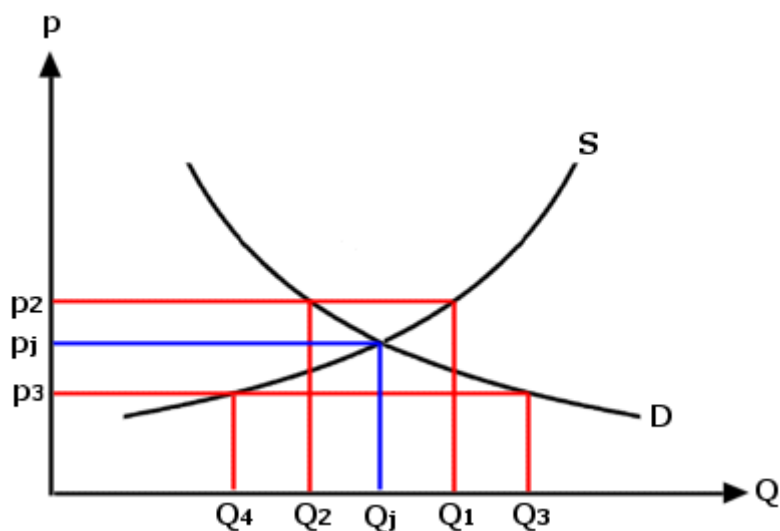
Utbudet kan på samma sätt som efterfrågan visas med en funktion:

$$U = f(P_m, K, X)$$

Funktionen visar att utbudet ( $U$ ) påverkas av marknadspriset ( $P_m$ ), produktionsfaktorer ( $K$ ) och övriga faktorer ( $X$ ). Till övriga faktorer hör t.ex. flygrättigheter.

### 3.3 Jämviktspris

Jämviktspriset är det ideala konkurrenskraftiga priset där efterfrågan och utbudet sammanfaller med varandra och både producentens och konsumenternas önskningsmöter. Om producenten erbjuder för mycket av produkten till ett högre pris kommer inte allt som produceras att bli sålt och producenten blir tvungen att sänka priset. Är priset för lågt är producenten inte villig att producera lika mycket av produkten och då möter inte utbudet efterfrågan. Balansen finns mellan dessa två områden; priset som producenten är villig att sälja sin produkt för och konsumenterna är villiga att betala. Jämviktspriset ( $P_j$ ) och jämviktsmängden ( $Q_j$ ) kan också visas med en graf genom att man placerar efterfråge- och utbudskurvorna ovanpå varandra. (Beardshaw m.fl. 2001:53-55)



Figur 3. Jämviktspriset (Expowera 2009)

### 3.4 Efterfrågan och utbud inom flygfrakten

Som följd av industrialiseringen och den ekonomiska tillväxten i Asien har efterfrågan på flygfrakt ökat markant och ett stort antal flygbolag verkar på marknaden. Utbud finns alltså, men för tillfället är efterfrågan så stor på flygfrakt ut från Asien att flygbolagen

kan hålla sina priser relativt höga och ändå fylla sina plan. Flygfrakten har alltså så stora fördelar jämfört med t.ex. sjöfrakt att man är villig att betala mera för att använda den tjänsten. I Asien har befolkningen flyttat in i städerna i allt större mängder och i de stora städerna finns också de mest förmögna människorna. Där finns således den största köpkraften och efterfrågan och flygbolagen tillgodoser denna genom att flyga till de stora befolkningscentren som Beijing, Hongkong, Shanghai, Tokyo, Osaka etc. Producenterna, d.v.s. flygbolagen är mer än villiga att erbjuda sina tjänster, då främst inom exporten från Asien, och där är man villig att betala eftersom efterfrågan är så stor. Efterfrågan är däremot mycket mindre inom importen till Asien. Planen måste ju ändå flyga tillbaka, och då helst med frakt ombord, så flygbolagen är tvungna att erbjuda denna tjänst till ett relativt mycket lägre pris (Bell 2010, Gustavsson 2010). Man kan alltså säga att förhållandet mellan efterfrågan och utbud är i obalans när det gäller Asientrafiken som helhet.

## 4 METODIK

I detta arbete kommer jag att samla numerisk data över fraktmängder från Finland till Kina, Japan och Thailand. Jag kommer också att samla data om tre destinationsländers BNP och deras utveckling under tio års tid. För att få bättre grepp om varför utvecklingen av flygfrakten har skett som statistiken visar kommer jag att utföra intervjuer med speditörer som har erfarenhet och expertis av flygfrakt till Asien och kan ge mig en inblick i marknaden. Den kvantitativa data som presenteras i arbetet kommer alltså att analyseras som sådan men också med hjälp av intervjuerna som utgör arbetets kvalitativa huvuddel.

En kvantitativ metod går ut på att man samlar in och undersöker numerisk data för att därigenom få en bild av hur något samhällsligt fenomen fungerar. Inom kvantitativ forskning menar man att verkligheten är objektivistisk; att det finns en objektiv verklighet som är oberoende av sociala faktorer och därför går att framställa numeriskt och statistiskt.

Motsatsen till den kvantitativa metoden är den kvalitativa. I den kvalitativa forskningen är man mer intresserad av ord än siffror. Man samlar data i form av t.ex. intervjuer med

människor. Redan ordet ”kvalitativ” i sig självt syftar på att denna metod går ut på att analysera vilka egenskaper någonting har och varför det man undersöker ser ut som det ser ut. Till skillnad från den objektivistiska kvantitativa forskningen är den kvalitativa forskningen ute efter att analysera en människas livsvärld, d.v.s. vilken tolkning människan har på olika företeelser och sin roll i dem. (Hartman 2004:272-273)

Den kvalitativa undersökningen i detta arbete görs genom en metod kallad analytisk induktion. Den analytiska induktionen har ett linjärt arbetssätt och brukar indelas i tre faser; planering, insamling och analys. Planeringsfasen går ut på att man formulerar en forskningsfråga; frågan som arbetet kommer att ge svar på. Därtill skall man fundera ut hur man tänker gå tillväga för att få ett trovärdigt svar på sin forskningsfråga. I fallet av detta arbete kommer den kvalitativa datainsamlingen som tidigare nämnts att utföras genom intervju och själva intervjun utgör insamlingsfasen. Datan man samlat in analyseras sedan för att få fram en teori som svarar på forskningsfrågan. (Hartman 2004:277-278)

Forskningsfrågan för detta arbete är alltså, vilka faktorer påverkar flygfrakten från Finland till Asien. För att få svar på frågan måste man hitta en trovärdig kunskapskälla att intervjua och i detta arbete rör det sig om speditörer som erbjuder flygfraktstjänster till Asien. Denna kunskapskälla är vald för att den sannolikt ger relevant information som svar på forskningsfrågan. När själva intervjun utförs kan man ha en så kallad intervjuguide till hjälp. Intervjuguiden består av ett antal ledande frågor vars avsikt är att hålla intervjun på rätt spår och se till att informationen som inhämtas genom intervjun hålls relevant. (Hartman 2004:272-273)

När datainsamlingen är utförd görs själva analysen. Målet är att få svar på frågan om vilka faktorer som påverkar flygfrakten till Asien. Den kvalitativa datan som samlats kommer i detta arbete också att analyseras mot bakgrund av den statistiska data som samlats in, d.v.s. statistiken över flygfrakten till Kina, Japan och Thailand. Meningen är att ge den kvantitativa datan skinn på benen och förklara varför den ser ut som den gör. Den kvantitativa och kvalitativa datan kommer således att komplettera varandra.

## 5 FLYGDESTINATIONERNA I ASIEN

I detta kapitel behandlas kort de viktigaste destinationsländernas ekonomiska historia. Dessa tre länder; Kina, Japan och Thailand har valts för denna undersökning eftersom de har en långtgående historia vad gäller flygfrakt från Finland och därigenom finns det också statistik om fraktmängderna som sträcker sig tillräckligt långt bakåt och gör sig möjlig för analys.

### 5.1 Kina

Kina var i flera hundra år en av världens mest utvecklade civilisationer, men drabbades under 1800- och 1900-talet av olika motgångar; bland annat folkliga uppror, hungersnöd, krigsförluster och ockupation. Efter andra världskriget tog Kinas kommunister under ledning av Mao Zedong över makten och införde ett autokratiskt styrt socialistsystem. Detta säkerställde Kinas självständighet men myndigheternas kontroll över befolkningens dagliga liv blev mycket strikt och miljoner människor miste livet. Med början år 1978, under ledning av Maos efterträdare Deng Xiaoping, gjordes ett antal ekonomiska reformer som långsamt förde Kina mot en mer marknadsorienterad ekonomi. År 2000 hade landets ekonomi mer än fyrdubblats, levnadsstandarden för befolkningen förbättrats och de individuella friheterna ökats avsevärt, även om den politiska kontrollen fortfarande är tämligen strikt. Under de senaste 30 åren har den privata sektorn växt, det kollektiverade jordbruket gradvis avskaffats, finanserna decentraliserats, prissättningen liberaliserats, statsägda bolags självstyre ökats och banksystemet samt börsmarknaden utvecklats. Kina har också öppnat sin marknad för utländska investerare. Denna utveckling har skett långsamt och gradvis, vilket har förbättrat kontrollen och förhindrat utvecklingen att skena iväg. Omstruktureringarna av ekonomin och den påföljande effektökningen har bidragit till en mer än tiofaldig ökning av Kinas BNP sedan 1978. Mätt i köpkraftsparitet är Kina idag den näst största ekonomin i världen efter USA. Sett ur BNP per capita är Kina dock under medelnivån. Inkomsterna från utländska investeringar nådde år 2007 nästan 84 miljarder dollar och i slutet av år 2007 hade mer än 7 000 kinesiska företag inhämtat 118 miljarder dollar från direkta investeringar i 173 länder runt om i världen. Utvecklingen har dock inte skett problemfritt. Korruption förekommer och den växande industrin har haft en negativ påverkan på miljön. Cirka

200 miljoner människor från landsbygden har flyttat in i städerna för att hitta jobb. I slutet av år 2008 då Kina firade 30-årsjubileet av början på de ekonomiska reformerna, hade den globala ekonomikrisen lett till den första minskningen av efterfrågan på kinesisk export på många år. De kinesiska myndigheterna har lovat att fortsätta utveckla ekonomin, bl.a. genom att öka på den inhemska konsumtionen och på så sätt göra landet mindre beroende av export till utlandet. (CIA 2009a)

### **5.1.1 Historia**

Den kinesiska civilisationen är en av världens äldsta med en historia som går tusentals år bakåt i tiden. Skriftspråk har kunnat dateras bakåt till 3000 f.Kr. och det finns även tidiga bevis för ett fungerande ekonomiskt system. Kina styrdes av kejsare ända fram till år 1945 och den kinesiska historien brukar delas in i dynastier; perioder då tronen ärvdes vidare inom samma släkt ända fram tills kejsarsläkten störtades och en ny dynasti med en ny kejsarsläkt började. Under Zhoudynastin (1100 f.Kr.) var den kinesiska civilisationen välutvecklad och bl.a. klassiska litterära verk som läses ännu idag skrevs då. Många viktiga politiska, filosofiska och ekonomiska idéer hittas i litteratur från denna tid. När Zhoudynastin blev för svag tog flera regionala makthavare makten över sina områden och ett inbördeskrig om tronen utbröt. Kriget vanns av Qin som blev den nya kejsaren på 200-talet f.Kr. Qin var känd som en hänsynslös diktator, men klarade också av att sammanslå hela Kina till ett enda rike. Han standardiserade det kinesiska skriftspråket och måttenheter för längd och vikt. Qin var en stor förebild för Mao Zedong som ledde den kinesiska revolutionen år 1949. (Chow 2002:10-12)

Qins son som tog makten efter sin fars död klarade inte av att axla arvet från sin far och Qindynastin tog slut och följdes av Handynastin år 206 f.Kr. Under denna tid skrev en av Kinas stora historiker, Sima Qian om handel och förklarade hur det behövs bönder för att producera mat och män för att skaffa fram andra råvaror som sedan används av hantverkare för att tillverka produkter som i sin tur säljs vidare av handelsmän. Sima hade också observerat hur billiga varor säljs där de inbringar mest inkomster och hur dyra varor får folk att leta efter billigare samt att detta system drev sig självt utan påverkan från myndigheter. Detta visar att man under Handynastin hade förståelse för hur en

marknadsekonomi fungerar och att det var lagen om utbud och efterfrågan som Sian hade sett fungera i praktiken. (Chow 2002:12-13)

Under Tangdynastin (618-907 e.Kr.) började man idka handel med européer via den berömda sidenvägen som gick genom Centralasien till Mellanöstern där framför allt Romarriket stod för en stor del av handeln med Kina. Från Mellanöstern förde handelsmän bl.a. kryddor med sig till Kina. Under Mingdynastin (1400-talet) började man göra längre upptäcktsfärder till sjöss och kinesiska skepp nådde bl.a. Persien och Afrikas östra kust. När det brittiska imperiet nådde Kina under 1800-talet var man i Storbritannien mycket entusiastiska över handelsmöjligheterna med Kina, medan kineserna inte var lika intresserade av vad Storbritannien hade att erbjuda. Britterna förde också med sig opium, vilket ledde till storskaligt narkotikamissbruk som de kinesiska myndigheterna ville sätta stopp för och detta ledde till de så kallade opiumkrigen under 1840-1850-talen. Kina besegrades och tvingades acceptera opiumhandeln, ge över Hong Kong till Storbritannien och tillåta fri tillgång till alla hamnar samt ge extraterritorial rätt till Storbritannien att utöva makt över brittiska medborgare som befann sig i Kina. Under denna tid ökade det kinesiska folkets missnöje med sina inkompetenta makthavare som hade låtit främmande makter komma och ta över. Detta var början på slutet på Kinas tid som kejsardöme. (Chow 2002:13-16)

År 1911 störtades kejsaren av nationalistiska revolutionärer och Kina blev en republik med Sun Yat-sen som förste tillfälliga president. Åren 1916-1927 avlöste den ene presidenten den andra med väldigt korta mellanrum p.g.a. politisk och parlamentarisk instabilitet. Kina delades i en nordlig och en sydlig del, båda med sina egna regeringar. Sun Yat-sen var vid den här tiden ledare för Kuomintang (Kinas nationella folkparti) och ville med det kommunistiska partiets hjälp enhetliga Kina igen. Militärakademien i Huangpo med Chiang Kai-shek som ledare grundades för detta ändamål. Kort efter Suns död år 1925 påbörjade Chiang en militär offensiv mot norr och nådde Peking år 1928. Kina var igen enat med Chiang Kai-shek som ledare. Chiang hade hamnat i strid med kommunisterna och förklarade nu krig mot dem. Hans trupper jagade kommunisterna genom Kina tills man till slut nådde staden Yanan. Av de ursprungligen 10 000 kommunisterna fanns ca 2000 kvar. Medan allt detta pågick hade också Japan inlett en militär offensiv på det kinesiska fastlandet och erövrat Manchuriet. En av Chiangs generaler



övertalade honom att tillsammans med kommunisterna kriga mot den gemensamma fienden Japan. Japan erövrade stora delar av Kina ända tills USA gick med i andra världskriget och Japan slutligen kapitulerade. Under denna tumultuösa tid fortsatte den kinesiska ekonomin att utvecklas. Produktionen bestod mest av jordbruksprodukter som kom från familjedrivna gårdar. Industrin var dock på framfart och fabriker som producerade textilier, läder, leksaker etc. började uppstå på 1920-talet. Infrastrukturen hade också förbättrats genom byggandet av vägar, järnvägar och hamnar. Man byggde också ett telefon- och telegraflinjer samt elförsörjning i större städer. Nya kommersiella banker med västvärldens banksystem som modell hade uppstått och på 1930-talet fanns en aktiebörs i Shanghai. (Chow 2002:16-18)

Efter andra världskriget blev Chiang Kai-sheks regering impopulär bl.a. för att höga ledare och tjänstemän under Chiang var korrumperade och Chiang gjorde inget för att straffa dem. Kommunisterna tog tillfället i akt och förklarade krig mot regeringen som till slut fick se sig besegrad och flydde till Taiwan där man grundade Republiken Kina som finns där än idag. På det kinesiska fastlandet grundades Folkrepubliken Kina under ledning av Mao Zhedong år 1949. (Chow 2002:20-21)

Under Folkrepubliken Kinas första år var regeringen tämligen populär bland folket. En jordreform genomfördes som överlät jordbruksmarkerna till bönderna och många före detta markägare anklagades för diverse brott och korruption och avrättades. Till en början tilläts privata företag fungera jämsides med statliga bolag och befolkningen åtnjöt samma friheter som tidigare, så länge man inte öppet kritiserade kommunistpartiet. Under 1950-talet påbörjade regeringen dock en utveckling som skulle leda Kina mot ett mer totalitärt styre. Alla privata läroinrättningar blev statliga och företagare tvingades att överlåta sina bolag till staten. Jordbrukarna slogs först ihop till kooperativ med förklaringen att detta skulle förbättra produktionen, men bönderna fick snart överlåta sina marker och allt de producerar till staten. Staten blev således den ända distributören av jordbruksprodukter. Kina övergick till ett planekonomiskt system och den första femårsplanen infördes år 1953. År 1958 påbörjade Mao ett ekonomiskt projekt kallat det stora språnget. Meningen var att under en mycket kort tid öka landets produktion markant. Jordbruken omorganiserades igen till stora kollektiv där människor arbetade, åt, och bodde tillsammans. Mao, som inte hade det bästa sinnet för ekonomi, satte för höga

krav på jordbrukets och industrins produktion, vilket ledde till en stor ekonomisk kollaps. Matproduktionen misslyckades totalt och över 25 miljoner kineser beräknas ha dött av svält åren 1958-1962. År 1966 inledde Mao den så kallade kulturrevolutionen; en kampanj som gick ut på att avlägsna allt borgerligt och kapitalistiskt tänkande som han fortfarande ansåg fanns kvar i det kinesiska samhället och införa total socialism. Ett annat mål var att ta makten ifrån ämbetsmän inom det egna partiet som sågs vara för revisionistiska. Oliktänkare förföljdes och många miste livet. Unga intellektuella flyttades med våld ut på landsbygden för att jobba i jordbrukskollektiven och det kinesiska samhället försattes i ett kaos som varade ända fram till Mao Zhedongs död år 1976. (Chow 2002:26-28)

Efter Maos död övertog premiärminister Hua Guofeng posten som ordförande för det kommunistiska partiet och blev Kinas de facto högste ledare. Han lät gripa Maos närmaste krets, en grupp kallad ”de fyras gäng”, som hade varit mycket inflytelserika under kulturrevolutionen. Den politiska makten togs ifrån de radikala socialisterna och förflyttades till mer reformvänliga medlemmar av partiet. Hua var dock inte villig att avvika från den maoistiska linjen, vilket ledde till att han år 1978 utmanövrades och tvingades avgå av Deng Xiaoping som blev den nye de facto högste ledaren i Kina, trots att Deng aldrig höll posten som premiärminister eller ordförande för partiet under sin politiska karriär. Den hierarkiska strukturen i det kommunistiska partiet är relativt invecklad och den reella makten tillföll Deng eftersom han höll ett flertal andra höga poster, bl.a. ordförande för den centrala militärkommissionen, förste vice premiärminister och generalsekreterare för partiets sekretariat. (Chow 2002:26)

### **5.1.2 Ekonomisk utveckling**

Regeringen under Deng Xiaoping insåg att ekonomiska reformer behövdes för att Kina skulle kunna återhämta sig efter den misslyckade kulturrevolutionen, som hade gjort regeringen mycket impopulär bland folket. Efter många år av planekonomi hade man inom myndigheterna också insett att systemet hade sina brister och en förändring krävdes för att få Kina på fötter igen. Därför började den nya regeringen sakta lätta på planekonomins strama regler. (Chow 2002:46)

Man lättade på kommunsystemet inom jordbruket. Redan under 1960-talet hade man inom vissa kommuner ett internt organiserat system som gick ut på att varje hushåll hade ansvaret för en bit land där det odlades en bestämd mängd av en viss jordbruksprodukt, så att alla hushåll tillsammans kunde fylla kvoten och så att det dessutom blev över av varan. Det som blev över kunde sedan säljas vidare för vinst, vilket ledde till förhöjd arbetsmoral och ökad produktivitet. Under Maos tid skedde detta i hemlighet, men Dengs regering godkände senare systemet. Markägandet är fortfarande kollektivt, men rätten att använda marken tillhör den jordbrukaren som ansvarar för den. Senare blev denna användarrätt också permanent för var och en och kunde säljas vidare. (Chow 2002:48)

Statsägda industribolag gavs mer autonomi och kontroll över sin produktion, marknadsföring och investeringar och precis som jordbruken fick också industrin behålla en del av vinsten som gjordes. Centralkommittén beslöt år 1984 att i viss mån tillåta bolagen att fungera som vinstsökande enheter. Centralplaneringen minskades, utom på vissa stora, viktiga produkter, och planeringen blev vägledande istället för obligatorisk. Man tillät också bolagen att själva reglera priserna på vissa produkter på basis av utbud och efterfrågan. Bolagen fick också betala sina arbetare olika stora löner på basis av arbetsuppgift och effektivitet. Med andra ord skrotades planekonomin nästan helt inom industrisektorn. År 1987 infördes ett system där bolagen skrev kontrakt om att betala en årlig bestämd skatt till myndigheterna och bolaget fick göra vad det ville med vinsten som blev över. År 1997 förkunnade generalsekreterare Jiang Zemin att industribolagen skulle omstruktureras till att bli aktiebolag. (Chow 2002:49-51)

Så att den befriade prissättningen på varor inte skulle skena iväg hölls den till en början under kontroll genom att man reglerade industrins inköspriser på basis av marknadens efterfrågan. Detta ledde till att varor nådde sina jämviktspriser under kontrollerade omständigheter och när jämvikten mellan utbud och efterfrågan hade nåtts kunde man på 1990-talet helt avreglera prissättningen. (Chow 2002:51-52)

Banksystemet reformerades också. Folkets Bank var den enda banken som fanns i Kina och skötte om alla kinesers finanser, gav ut kontanter och beviljade lån till de statliga bolagen med godkännande från planeringsmyndigheterna. År 1983 omstrukturerades

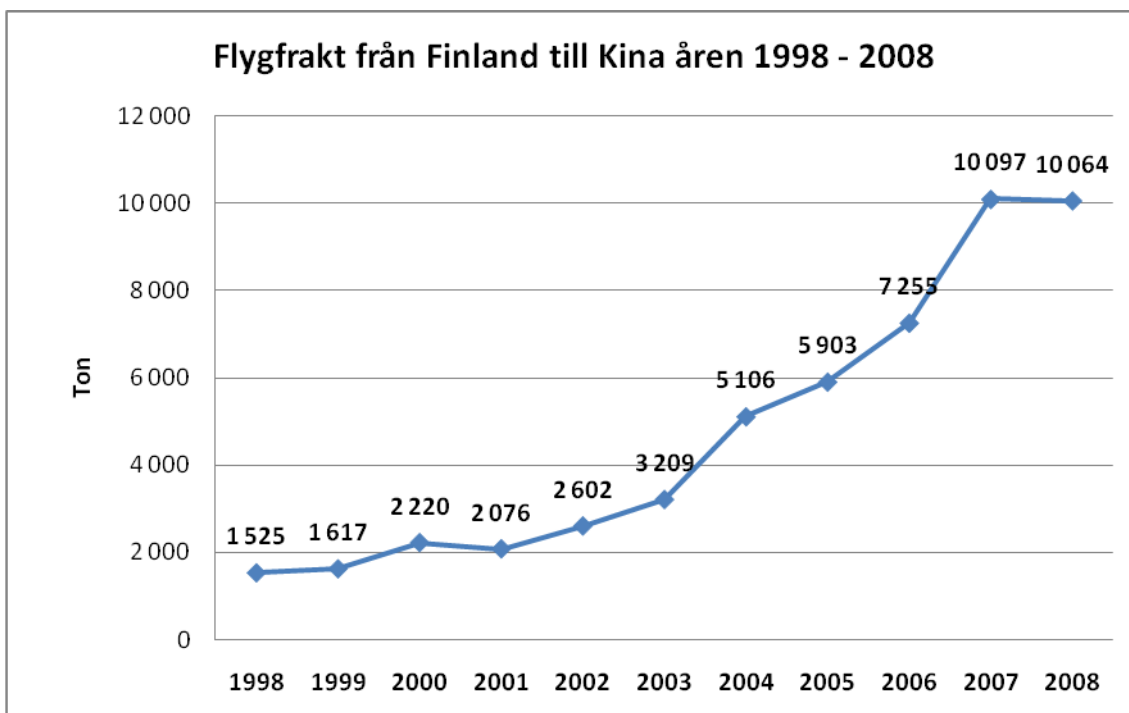
banken till en centralbank med flera avdelningar som hade olika specialiseringsområden som t.ex. jordbruk, industri och byggnadskonstruktion. Avdelningarna gavs också mer frihet att ge ut lån på samma sätt som bolagen gavs mer självständig kontroll över sin ekonomi. Bankerna reformerades till att betjäna en marknadsdriven ekonomi och år 1992 förkunnade centralkommittén att Kina är en socialistisk marknadsekonomi. (Chow 2002:52)

Under samma tid öppnade Kina också sin marknad för utrikeshandel och utländska investeringar. 1978 stod utrikeshandel för endast 7 % av Kinas BNP. År 1998 hade andelen stigit till 37 %. Man upprättade särskilda ekonomiska zoner där utländska investerare fick starta produktionsanläggningar och anställa kinesisk arbetskraft. Den första av dessa zoner var Shenzhen, som öppnades 1982 och idag är en storstad. (Chow 2002:53)

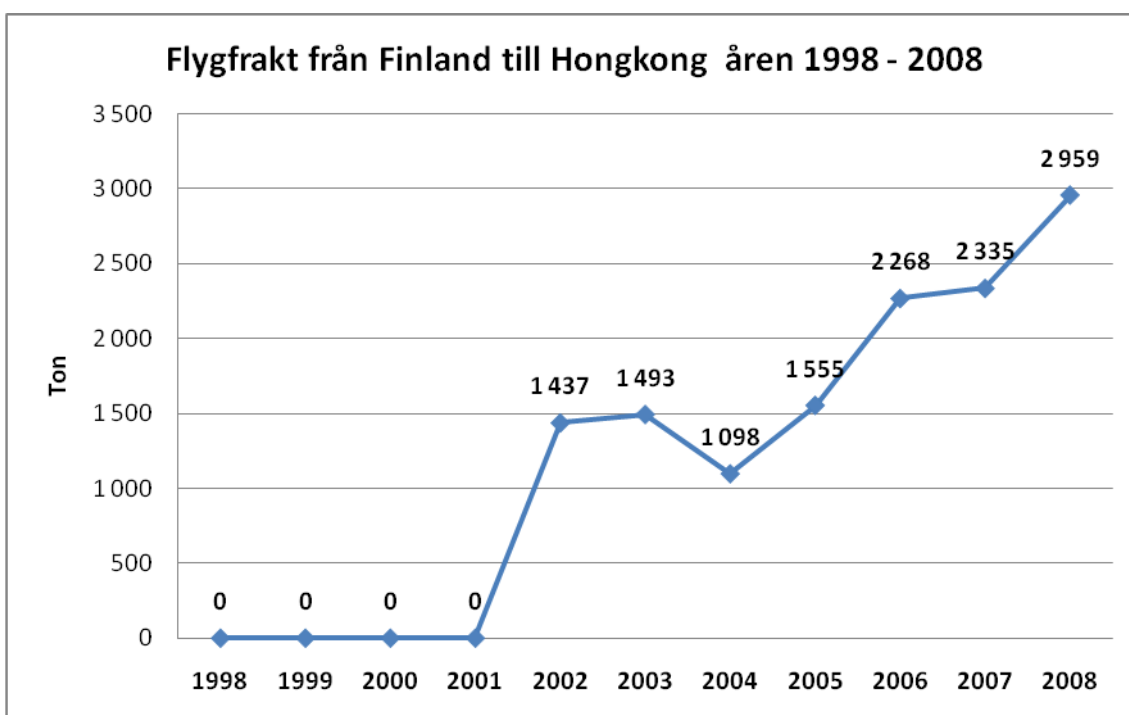
Kinas industri producerar idag så gott som allt man kan tänka sig; från metall, maskiner, vapen och kemikalier till textilier, leksaker, elektronik, bilar, tåg, fartyg och satelliter. Kinas BNP för år 2008 är ca 4,3 biljoner amerikanska dollar, baserat på växelkursen samma år. Av landets BNP står jordbruket för 11,3 %, industrin för 48,6 % och service-sektorn för 40,1 %. (CIA 2009a)

### **5.1.3 Analys**

Här presenteras statistik som omfattar direkt flygfrakt från Finland till Kina åren 1998 – 2008. Finavia gav separat statistik gällande Hongkong och denna statistik visas separat också här.

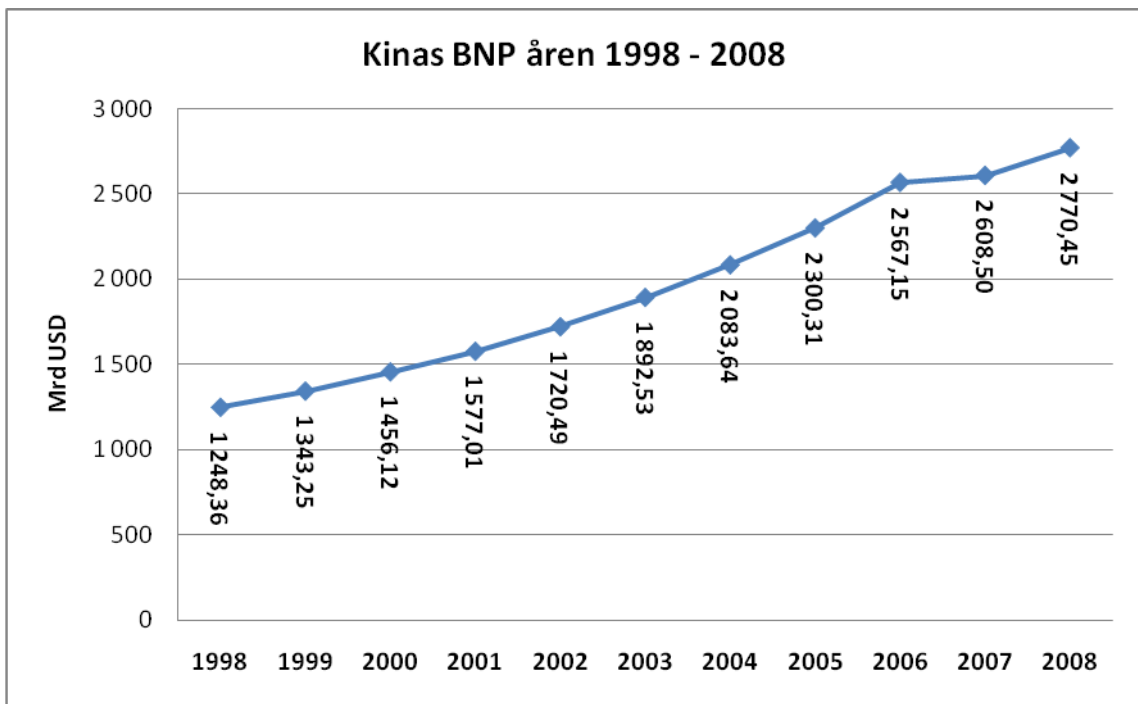


Figur 4. Flygfrakt från Finland till Kina åren 1998 – 2008 (Finavia 2009)

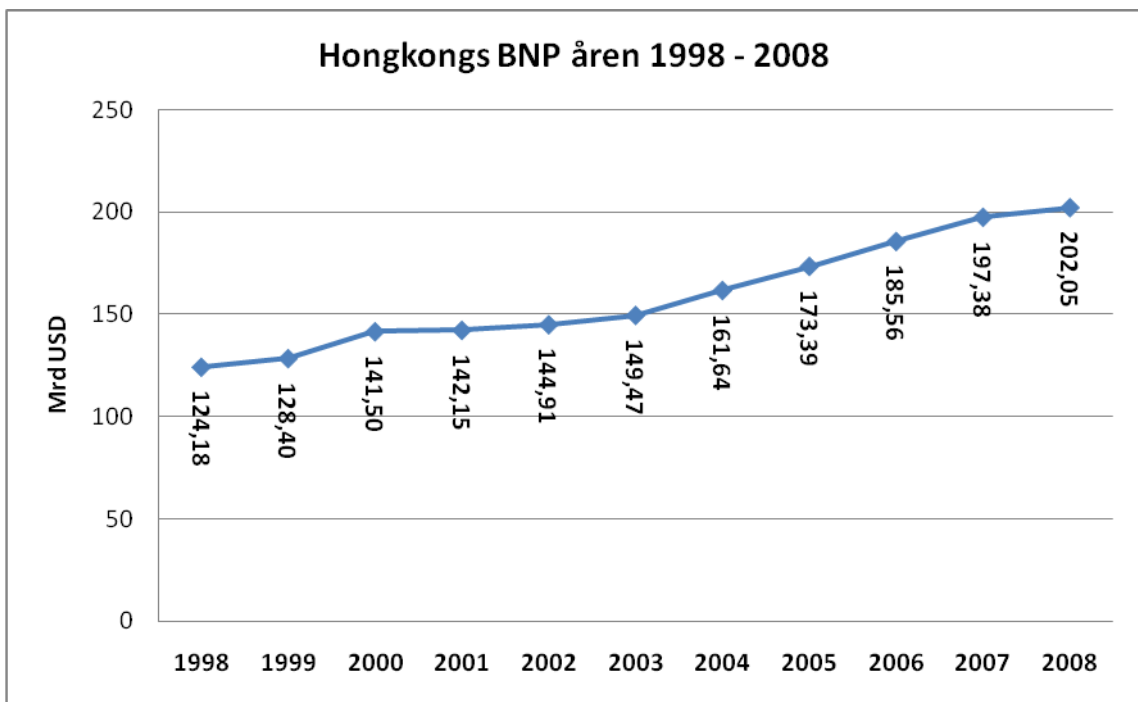


Figur 5. Flygfrakt från Finland till Hongkong åren 1998 – 2008 (Finavia 2009)

På samma sätt som fraktstatistiken är också BNP-statistiken separat för Kina och Hongkong.



Figur 6. Kinas BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009)



Figur 7. Hongkongs BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009)

Som man ser i tabellen för hela Kina har efterfrågan på flygfrakt in till landet ökat enormt under 2000-talet. Mellan år 2001 och 2007 nästan femdubblades mängden gods

som flögs från Finland till Kina. På talen för år 2007 och 2008 ser man effekten av den ökande osäkerheten i ekonomin som sedermera blev en recession. Tillväxten stannade helt och mängden gods minskade mellan 2007 och 2008, om än en aning. Detta visar hur känslig branschen är för svängningar i ekonomin. Tillväxtens stagnation kan tolkas som en effekt av en allmän minskning på nya investeringar i Kina.

Statistiken för Hongkong visar mera variation. Finnair påbörjade sin reguljära trafik till Hongkong år 2002, därav den obefintliga frakten åren före det. Detta visar bristerna i Finnavias statistik eftersom det garanterat flögs gods från Finland till Hongkong också före Finnair påbörjade sin ruttrafik. Dock gick godset via andra flygplatser i Europa och denna indirekta trafik syns inte i statistiken. Minskningen år 2004 kan förklaras av SARS-epidemin som härjade då och att Finnair till följd av epidemin skar bort tre turer per vecka till Bangkok. Dessa turer mellanlandade i Hongkong och därför påverkades också frakten dit. År 2006 blev Hongkongrutten direkt och mellanlandade alltså inte längre i Bangkok, vilket delvis kan förklara den minskade tillväxten år 2007. (Finnair Group 2009g)

BNP-statistiken visar inget desto mer dramatiskt. Kina är just nu den snabbast växande ekonomin i världen och tillväxten är stadig ända fram till år 2007 då ekonomikrisen har sin början. Därefter fortsätter tillväxten, dock i lite mindre grad. Man ser dock en korrelation mellan den ekonomiska tillväxten och efterfrågan på flygfrakt år 2007. Tillväxten minskar tydligt och p.g.a. minskad produktion och investeringar drabbas flygfrakten genast och mycket tydligt.

## **5.2 Japan**

Japans ekonomiska utveckling startade på allvar under 1800-talets senare hälft då man medvetet gjorde beslutet att reformera landet från ett jordbrukssamhälle till ett industriland med målet att skapa industri och teknologi för att skydda sig mot de industrialiserade kolonialmakterna. Idag är landet en av de största ekonomierna i världen.

Efter andra världskriget, har Japan återhämtat sig och blivit en av världens ekonomiska stormakter. Samarbete mellan myndigheterna och industrin, bemästrande av högteknolo-

logi och en relativt låg försvarsbudget har upphöjt landet till den tredje största ekonomin i världen, bakom USA och Kina, mätt i köpkraftsparitet. Två betydelsefulla egenskaper i Japans efterkrigstida ekonomi var de välutvecklade förbindelserna mellan leverantörer, producenter och distributörer samt garanti för anställning på livstid för en stor del av arbetstagarna i städerna. Båda dessa egenskaper är på nedgång på grund av ökad global konkurrens och demografiska förändringar. Japans industri är starkt beroende av importerade råvaror och bränslen. Den relativt lilla jordbrukssektorn får höga understöd av staten och är bland de mest effektiva i världen. Japan importerar 60 % av alla sina livsmedel och fiskeflottan, som är en av de största i världen, står för 15 % av världens fiskfångst. Under de senaste tre decennierna har Japans ekonomiska tillväxt varit mycket stark. Den genomsnittliga ökningen under 1960-talet var 10 %, under 1970-talet 5 %, under 1980-talet 4 %. Under 1990-talet minskade dock tillväxten till 1,7 % på grund av bland annat överinvestering. I oktober år 2007 avstannade Japans ekonomiska expansion för första gången sedan slutet av andra världskriget och landet gick in i en lågkonjunktur år 2008. (CIA 2009b)

### **5.2.1 Historia**

Under 1600-talet var Japan ett feodalt jordbrukssamhälle. År 1603 tog Tokugawa Ieyasu till sig titeln Shogun. Shogunen var en av många länsherrar (daimyo) underställda kejsaren, som innehade den högsta maktposten i Japan, men shogunen hade kontroll över sin egen armé. Ieyasu började genomföra olika reformer med mål att stärka sin egen makt över de andra länsherrarna, bl.a. genom att konfiskera marker av länsherrar som motsatte sig honom och flytta dem till mindre begärliga områden. De konfiskerade markerna gav han till medlemmar av sin egen klan som han sedan utnämnde till fältherrar. Detta ledde slutligen till att en tredjedel av Japans befolkning bodde på marker som det så kallade Tokugawashogunatet hade makten över. På dessa marker fanns också Japans tre största städer; Edo (idag Tokyo), Osaka och Kyoto. Kejsarens palats fanns i Kyoto medan Tokugawashogunatet hade sitt säte i Edo. Eftersom Tokugawashogunatet hade makten över landets armé blev kejsarens makt mer symbolisk medan Shogunatet innehade den reella makten. Tiden från 1603 till 1868, då Tokugawashogunatet hade makten, kom att kallas för Edo-perioden och under denna tid var Japan i praktiken en militärdiktatur. Under Tokugawa Iemitsu, Ieyasus sonson isolerades Japan nästan helt från



omvärlden. Japaner fick inte lämna landet, utlänningar fick inte komma in och handeln med omvärlden var mycket begränsad. Utrikeshandel fördes med Holland, Kina och Korea, men bara i bestämda hamnar. (Alexander 2008:15-18)

Under Tokugawaperioden var det feodala samhället indelat i fyra stora samhällsklasser; samurajer (där också läns herrarna ingick), bönder, hantverkare och handelsmän. Shogunen och läns herrarna fick majoriteten av sina inkomster från skatter på ris som betalades in natura. Därför gjordes stora satsningar på att förbättra och öka produktionen av ris. Läns herrarna var dock tvungna att omvandla riset till kontanter för att kunna handla på den kommersiella marknaden. Den kommersiella marknaden utvecklades framför allt i slottsstäder där läns herrar och andra samurajer skapade efterfrågan. Antalet hantverkare och handelsmän började öka för att tillgodose detta behov och när affärerna gick bra skapade också dessa samhällsklasser ytterligare efterfrågan. Allt fler bönder övergav jordbruket och sökte sig istället in på den kommersiella marknaden. Tokugawashogunaten försökte hålla igång risproduktionen och kontrollera konsumtionen med olika förordningar och dekret som hade endast begränsad framgång. Systemet med skatt betalad i ris kollapsade slutligen på 1800-talet. (Alexander 2008:16, 18-19)

Tokugawaperiodens viktigaste bidrag till Japans utveckling var starten av urbaniseringen och satsningen på utbildning. På 1800-talet var Edo, Kyoto och Osaka bland de största städerna i världen. Edo hade över en miljon invånare. Industri och hantverkare behandlade och förädlade råvarorna från jordbruket och utbudet blev mångsidigt för att tillgodose alla smaker. Jordbrukare började odla specialiserade grödor som bomull, tobak, sockerrör och raps. Konst och hantverk blev mycket sofistikerat. Vid slutet av Tokugawaperioden hade så gott som alla städer och byar en tempelskola (terakoya) som erbjöd utbildning motsvarande ett nutida lågstadium. Utbildningsnivån var ännu långt ifrån de utvecklade västländernas på 1850-talet, men mycket högre än i andra utvecklingsländer i världen. Allt kommers ledde till att också finanssystemet utvecklades. I Osaka, som var det finansiella centret, uppstod en sorts centralbank som gav lån till lokala myndigheter, höll reda på kreditnivåer och reglerade marknaden mellan guld och bankkontanter. De införde också finansiella system för rismarknaden då de inte behövde handskas med själva riset utan istället skötte transaktioner med kvitton. Detta ledde i sin tur till att man började införa terminskontrakt som jämnade ut prissättningen mellan

skördar. När Japan slutligen öppnades för omvärlden igen på 1850-talet häpnades västvärlden över den kreativitet som hade uppstått där. (Alexander 2008:16, 18-19)

År 1853 seglade den amerikanske kommodoren Matthew Perry in till Edo och krävde att Japan skulle öppna sina hamnar för utländska skepp för underhåll och handel. Perry hade också backning av flera europeiska länder bl.a. Storbritannien, vars ledare var av åsikten att hinder för handel skulle avlägsnas med våld om ingen annan lösning fanns. Storbritannien hade fört krig mot Kina av just denna orsak, vilket slutade med att Kina skrev under ett avtal som gav elva västländer tillgång till fem av landets hamnar. Avtalen sågs som orättvisa eftersom de inte gav motsvarande rättigheter till handel åt kineser i västländerna. År 1863 hade Japan tvingats att sluta likadana avtal med Storbritannien, Nederländerna, USA, Ryssland och Frankrike. (Alexander 2008:24-25)

Åren 1868-1869 utkämpades boshinkriget mellan styrkor lojala mot Tokugawashogunatet och läns herrar som ville återföra makten till kejsaren. Inbördeskriget slutade med att Tokugawashogunatet upplöstes. Kejsarens residens flyttades till Edo vars namn ändrades till Tokyo. Kejsare var den unga Meiji, som bara dagar efter kriget skrev på ett dokument kallat de fem artiklarnas ed. Dokumentet stipulerade bland annat att ett parlament skulle bildas, att alla myndighetsbeslut skulle diskuteras offentligt och att alla samhällsklasser skulle vara fria att leva som de ville. Det feodala systemet upphävdes och bönderna började äga sina egna marker. De fem artiklarnas ed kan således ses som Japans första grundlag och ett första steg mot modern demokrati. Detta skede i Japans historia kallas för Meijirestaurationen. (Alexander 2008:26-27)

### **5.2.2 Ekonomisk utveckling**

Under 1900-talets första hälft var Japan en av världens yngsta kolonialmakter. Man hade börjat med att annektera mindre ögrupper som Kurilerna, Ryukyuöarna och mindre vulkanöar i Stilla Havet. Därefter sågs det som nödvändigt av de militära ledarna att expandera inne mot det asiatiska fastlandet för att trygga de japanska öarna och få tillgång till råvaror. När oroligheter utbröt i Korea såg Japan en möjlighet att skicka trupper för att lugna ner situationen. Man ville ha Kinas stöd för operationen, vilket man visste att Kina inte kunde ge, och detta sågs som ett skäl att anfälla Kina. År 1905 hade Japan

börjat kolonisera Korea och Manchuriet. När andra världskriget bröt ut såg Japan möjligheten att ostört expandera söderut på det asiatiska fastlandet. Således invaderade Japan Indokina år 1941 och anföll USA:s stillahavsflotta i Pearl Harbor för att trygga ytterligare militär expansion. Det efterföljande kriget mot USA kunde dock inte vinnas och Japan tvingades kapitulera år 1945. (Alexander 2008:42-47)

Under världskrigen och mellankrigstiden gick Japans ekonomi i litet av en berg- och dalbana. Under första världskriget steg Japans årliga ekonomiska tillväxt från ca 2,5 % till 6,9 % för att igen sjunka då Europa återhämtade sig. Japans industri hade plötsligt överproduktion och detta ledde till en börskrasch följt av en bankkras och massor av konkurser på 1920-talet. Den inhemska maskinindustrin hade dock stor nytta av Japans krig eftersom armén behövde en välfungerande maskinindustri att tillverka bland annat vapen. Militären hjälpte till genom att 1928 importera ett större antal amerikanska fräsmaskiner och låna ut dem till de största maskintillverkarna. De som klarade av att göra de bästa kopiorna skulle få kontrakt som leverantörer till militären. Projektet lyckades och ledde till att maskinerna utvecklades och blev bättre än originalen. På 1930-talet var maskinindustrin modern och avancerad vilket i sin tur hjälpte alla andra industrier som använde sig av maskiner för tillverkning av t.ex. bilar, cyklar, flygplan och vapen. År 1943 var ca hälften av all industriell produktion i Japan för militära ändamål. Under 1930-talet växte också de så kallade zaibatsu; stora familjeägda industri- och finanskonglomerat som ägde stora delar av Japans industri. De fyra största konglomeraten var Mitsubishi, Mitsui, Sumitomo och Yasuda har anor ända från Edoperioden. (Alexander 2008:48-57)

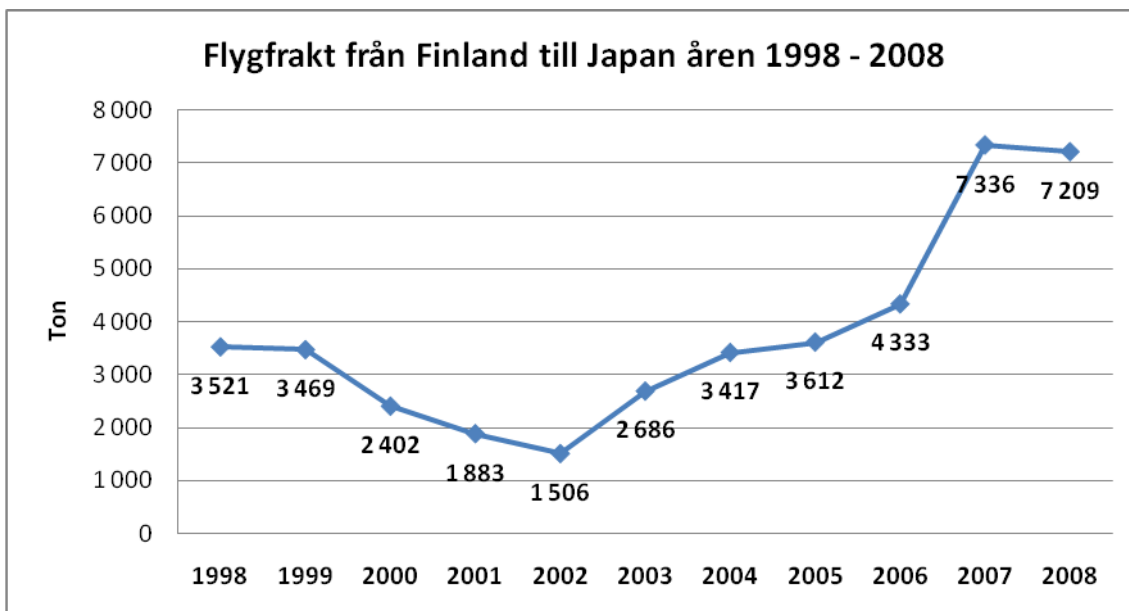
Åren 1945-1952 var Japan ockuperat av USA som såg till att landet fick ett nytt demokratiskt styre och att ekonomin, infrastrukturen samt industrin byggdes upp igen. USA bevarade också två koncept som hade uppstått under krigstiden; bankcentrerad finansmarknad och bolagsstyrning, två faktorer som kom att spela en stor roll i Japans ekonomiska utveckling efter andra världskriget. Före kriget fick Japanska bolag sina finanser genom att hålla kvar sina inkomster samt sälja aktier och obligationer. Banklån stod för endast 15 % av de stora bolagens finansiering. Bankerna hade inte heller investeringar i bolag; år 1919 ägde bankerna endast 3,2 % av de 511 största bolagens aktier. Under 1930- och 40-talet genomdrev myndigheterna lagar som gav dem mera makt över

bankerna och började styra finanserna mot bland annat ammunitionsindustrin. Bankerna pressades till att ge ut långtidslån till industrin så att produktionen kunde expanderas. Individuella banker blev ansvariga för att hålla igång ammunitionsfabriker som myndigheterna specificerade. Efter kriget förbjöds och upplöstes zaibatsukonglomeraten och zaibatsufamiljernas tillgångar beslagtogs. Kort efteråt uppstod dock så kallade keiretsu, stora industriella nätverk med en stor bank i centrum, ofta samma bank som hade varit ansvarig för bolagen under kriget. Bankerna blev bolagens största finansiärer och innehade ofta också majoriteten av bolagens aktier vilket gav dem möjlighet och orsak att hålla bolagen lönsamma, övervaka deras verksamhet, ersätta styrelser om så behövdes och hjälpa till vid kriser. Skillnaden mellan keiretsu och zaibatsu är att keiretsun inte är vertikalt styrda monopoler med en familj på toppen, utan verksamheten och förhållandena mellan bolagen är horisontal. Det bankcentrerade finanssystemet höll i sig en längre tid, men började sakta ge efter för krav på en öppnare finansmarknad och upplevde ett stort ras på 90-talet. Idag är systemet av mindre betydelse och en stor del av makten över bolagen finns igen hos aktieägarna. På 1980-talet påbörjade man också privatiseringen av stora statliga bolag, bl.a. Japanese National Railways och Nippon Telegraph and Telephone. Båda bolagen har sedermera delats upp i mindre enheter. År 2007 påbörjades privatiseringen av det statliga postbolaget Japan Post, som förutom postutdelning också erbjöd bank- och försäkringstjänster, vilket gjorde Japan Post till landets största finansiella institution. Privatiseringsplanen sträcker sig tio år framåt och går i stora drag ut på att splittra bolagets post- bank- och försäkringsavdelningar i skilda bolag som i sin tur ägs av holdingbolaget Japan Post Holdings. Holdingbolaget ägs för tillfället helt av staten men kommer under de kommande åren att privatiseras så att japanska staten innehar minst en tredjedel av aktiekapitalet. (Alexander 2008:92-96, 104, 138-159, CIA 2009b, Embassy of Japan in the UK)

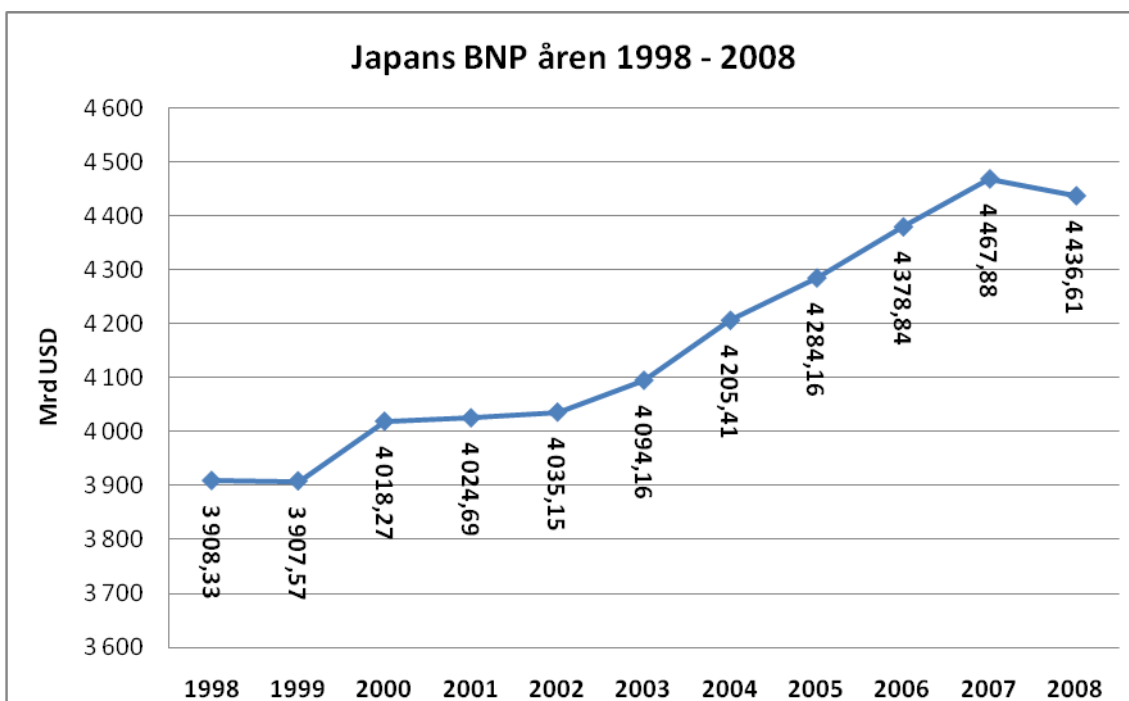
Japan är idag ett av världens mest industriellt utvecklade länder och producerar bl.a. motorfordon, elektronik, maskinverktyg, stål och andra metaller, skepp, kemikalier och textilier. Japans BNP för år 2008 är ca 4,9 biljoner amerikanska dollar, baserat på valutakursen samma år, en sänkning på 0,7 % från år 2007. Av landets BNP står jordbruket för 1,5 %, industrin för 26,3 % och servicesektorn för 72,3 %. (CIA 2009b)

### 5.2.3 Analys

Nedan presenteras statistik som omfattar direkt flygfrakt från Finland till Japan åren 1998 – 2008 samt utvecklingen av Japans BNP under samma tid.



Figur 8. Flygfrakt från Finland till Japan åren 1998 – 2008 (Finavia 2009)



Figur 9. Japans BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009)

Som jag nämnde i kapitlet om Japans ekonomiska historia skedde stora omvälvningar i det japanska finanssystemet i början av 1990-talet vilket ledde till en ekonomisk krasch och nästan total avstanning av investeringar. Effekterna av denna krasch höll i över ett årtionde vilket syns i BNP-statistiken som fluktuerande och osäker tillväxt under 90-talet och början av 2000-talet. Precis som i statistiken för Kina syns dessa ekonomiska problem mycket tydligt i fraktstatistiken. Det investerades mycket sparsamt under 1990-talet vilket ledde till ett ras i fraktmängderna. Omkring år 2002 började ekonomin påbörja sin återhämtning och flygfrakten ökade på samma gång. År 2006 öppnade Finnair en ny rutt till Nagoya vilket kan vara en förklaring på den stora ökningen 2006-2007 (Finnair Group 2009g). Sedan kommer ekonomikrisen och påverkar både BNP och flygfrakt negativt, precis som vi såg i statistiken för Kina. (Alexander 2008:92-96, 104, 138-159, CIA 2009b)

## **5.3 Thailand**

Ett enhetligt Thai kungadöme har funnits sedan mitten av 1300-talet. Landet hade fram till år 1939 namnet Siam. Thailand har en välutvecklad infrastruktur, en öppen ekonomi och allmänt investeringsvänlig ekonomipolitik. Åren 2002-2004 var Thailands ekonomiska utveckling bland Östasiens bästa med en genomsnittlig årlig ökning av BNP på 6 %. Denna tillväxt har dock minskat betydligt under åren 2005-2007 p.g.a. politiska kriser som ledde till en militärkupp år 2006, stillastående infrastrukturprojekt och minskat förtroende från investerare och konsumenterna. Exporten blev en viktig inkomstkälla eftersom den utländska investeringen och konsumenternas efterfrågan avtog. Mellan januari 2005 och november 2008 ökade Thailands export i medeltal med 17,5% per år. (CIA 2009c)

### **5.3.1 Historia**

Thailand är en av världens äldsta monarkier; den nuvarande dynastin har innehaft tronen sedan år 1782 då också Bangkok blev landets huvudstad. Till skillnad från sina grannländer Laos, Kambodja och Vietnam klarade sig Thailand igenom kolonialismen på 1900-talet med sin självständighet i behåll genom att sluta avtal om speciella handelsrättigheter och privilegier med ett flertal stormakter som Storbritannien, USA, Japan och

Frankrike. Detta gjorde det omöjligt för en enda kolonialmakt att göra anspråk på hela landet, vilket skedde med de ovannämnda grannländerna. (Thomas White 2010)

Thailand allierade sig med Japan under andra världskriget och upplevde efter kriget en instabil period, markerad av flera militära statskupper p.g.a. stigande inflation, inkompetenta makthavare och matbrist. Relativ stabilitet uppnåddes under en kort tid efter ett demokratiskt val år 1979. Militärkupper fortsatte dock att avlösa varandra under de efterföljande årtiondena. År 1991 tvingades en militärregim till avgång av våldsamma demonstrationer och makten tillföll Chuan Leekpai, ledare för det demokratiska partiet. Chuan skrev en helt ny grundlag för Thailand och genomförde ett flertal reformer som markant ökade landets ekonomiska tillväxt. Vid 2000-talets början tillföll makten paritet Thai Rakh Thai (TRT) under ledning av Thaksin Shinawatra, som lovade nya reformer. Anklagelser om korruption ledde till Thailands senaste militärkupp år 2006 då armén under ledning av general Soonthi Boonyarathkalin tvingade Thaksin till landsflykt. Två efterföljande premiärministrar tvingades avgå efter våldsamma protester och Abhisit Vejjajiva innehar för tillfället posten som premiärminister sedan december 2008. (Thomas White 2010)

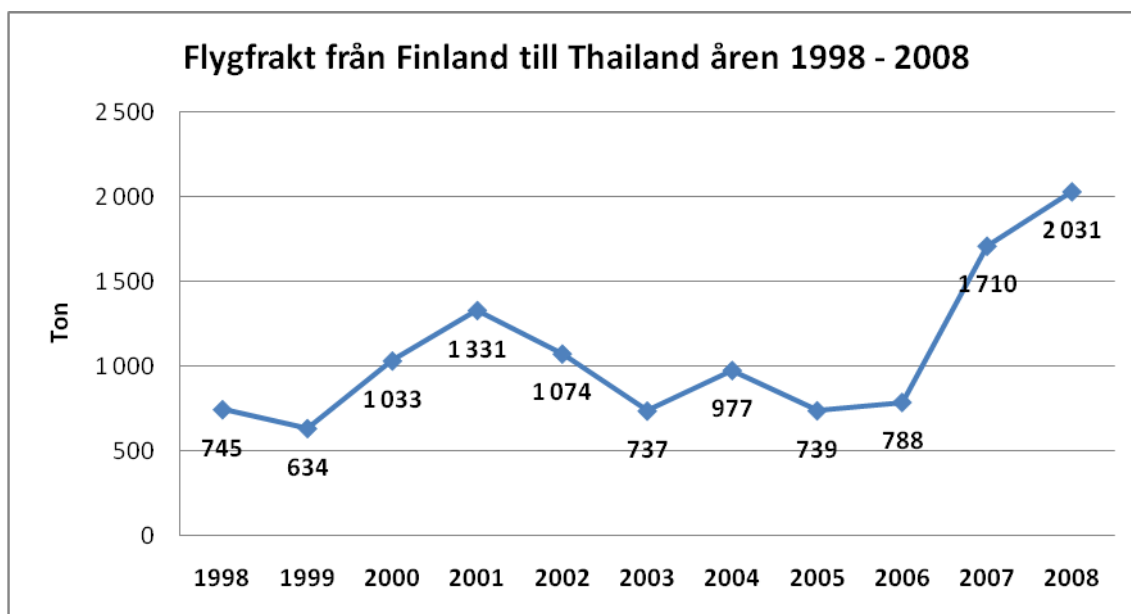
### **5.3.2 Ekonomisk utveckling**

Thailands ekonomi försumrades under den mest instabila tiden efter andra världskriget fram till år 1985 då landet började uppleva en tillväxt. Under 1990-talet var Thailand en av världens snabbast växande ekonomier med en genomsnittlig tillväxt på 9 % per år. Mellan åren 1981 och 1991 minskade antalet invånare som levde under fattigdomsgränsen från 23 % till mindre än 10 %. Finanskrisen i Asien år 1997 ledde dock till en lågkonjunktur. Premiärminister Thaksin genomförde reformer som bl.a. gav bönderna ett treårs moratorium på sina skulder, ökat ekonomiskt understöd på bensin och diesel och ett universalt hälsovårdsprogram som gav grundläggande hälsovård åt hela befolkningen nästan gratis. Lån till byar hjälpte till att återuppliva industrin på gräsrotsnivå och stora infrastrukturprojekt lockade investerare. Allt detta ledde till en ekonomisk tillväxt på 6 % åren 2001-2006. (Thomas White 2010)

Ekonomins huvudfokus ligger på export som står för två tredjedelar av landets BNP. Stora delar av Thailand består av jordbruksmarker och landet är världens största exportör av ris vilket tillsammans med annat jordbruk bidrog till 11 % av BNP år 2006. Industrisektorn har upplevt en stor tillväxt under en mycket kort tid och stod för 45 % av BNP år 2006. Servicesektorn stod likaså för 45 % av BNP år 2006, och beror mycket på Thailands status som en mycket populär turistdestination. År 2007 besöktes Thailand av ca 14,5 miljoner turister och turismen stod för 6 % av BNP; mer än något annat land i Asien. (Thomas White 2010)

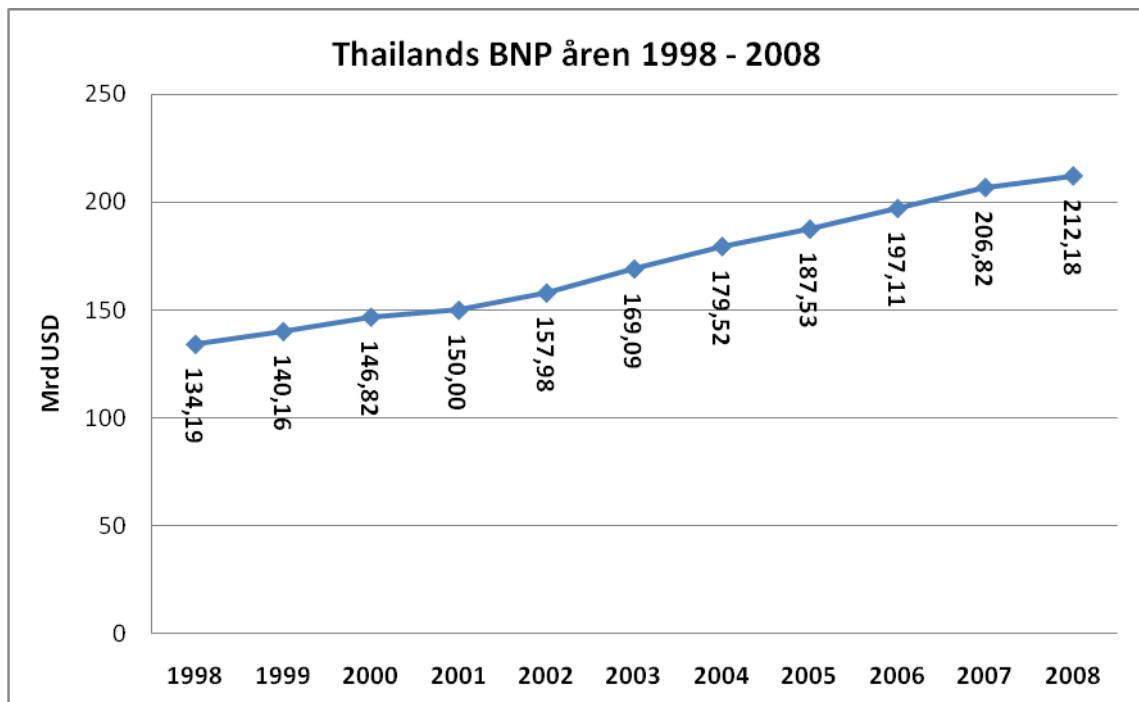
### 5.3.3 Analys

Här presenteras statistik som omfattar direkt flygfrakt från Finland till Thailand åren 1998 – 2008 samt utvecklingen av landets BNP under samma tid.



Figur 10. Flygfrakt från Finland till Thailand åren 1998 – 2008 (Finavia 2009)





Figur 11. Thailands BNP åren 1998 – 2008 (USDA 2009)

Som sades i kapitlet om Thailands ekonomiska historia var Thailand en av världens snabbast växande ekonomier på 1990-talet och tillväxten fortsätter att hålla i sig ända fram till år 2008. Flygfraktsstatistiken är dock mycket varierande. Detta kan ha sin förklaring i flera faktorer. Thailands ekonomi är fortfarande i ett tidigt skede av sin utveckling om man jämför med t.ex. Kina och Japan och man investerar mer försiktigt och sporadiskt. Thailand är också känt för att vara ett politiskt instabilt land. Flera militärkupper har genomförts och andra politiska oroligheter förekommer ofta. Medan detta inte har påverkat turismen kan man tänka sig att företag är ovilliga eller tveksamma att göra investeringar i ett så politiskt instabilt land. Intressant är dock att flygfrakten till Thailand inte har påverkats negativt åtminstone i början av ekonomikrisen utan har tvärtom mer än dubblats efter att ha varit nere vid tiden för militärkuppen år 2006. (Thomas White 2010)

## 5.4 Slutsats

Från statistiken om Kina och Japan kan man tydligt härleda en korrelation mellan ländernas ekonomiska utveckling och mängden flygfrakt. Det är också tydligt att flygfrakten är mycket känslig för förändringar i ekonomin. Då ekonomin går uppåt och männi-

skor och företag tjänar pengar ökar investeringarna. Då mår också flygfrakten bra och ökar. En nedgång eller minskning i tillväxten av BNP innebär mindre investeringar och då påverkas också flygfrakten. Då den globala ekonomikrisen började år 2007 såg man hur flygfrakten direkt drabbades i både Japan och Kina.

Andra faktorer kan också spela in. SARS-epidemin ledde till en tydlig nedgång på flygfrakt till Hongkong år 2004. Finnair minskade på avgångarna till Bangkok via Hongkong som följd av minskad efterfrågan då en mindre SARS-epidemi hade brutit ut där. Fallet Thailand är lite annorlunda men då skiljer sig också Thailand också från Japan och Kina ur ekonomiskt och politiskt perspektiv. Thailand är en ”ung” växande ekonomi och politisk instabilitet leder till osäkerhet på marknaden och flygfrakten fluktuerar. Man kan karikerat säga att flygfrakten noggrant följer vad som händer i destinationslandet och inte alls är en ointressant mätare på hur bra ett land har det ekonomiskt, politiskt, demografiskt och kulturellt.

## **6 EMPIRISK STUDIE**

Denna del av undersökningen består av en empirisk undersökning som utförts genom intervju av ett antal personer med arbetserfarenhet av flygfrakt på speditörsföretag. Målet med den empiriska undersökningen är att få djupare förståelse för faktorer som påverkar efterfrågan på flygfrakt till Asien. Därtill ger intervjuerna svar på frågor om hur marknaderna har utvecklats och hur den ser ut idag samt beskriver speditörens roll i branschen.

### **6.1 Företagen**

För denna undersökning har jag intervjuat personer som jobbar för speditörer med flygfraktsverksamhet. Här följer en kort presentation av företagen.

#### **6.1.1 Waco Logistics Finland**

Waco Logistics Finland grundades år 1996 i Vanda och erbjuder kompletta logistiklösningar och tjänstepaket inom sjö- och flygfrakt, bl.a. spedition, terminalservice och la-

gerhantering. Företaget är medlem av ett nätverk, The WACO System, som består av ett sextiotal handplockade partnerföretag i över 300 städer runtomkring i världen. I Finland har Waco Logistics förutom huvudkontoret i Vanda också verksamhet i Lahtis, Tavastehus, Tammerfors, Åbo och Uleåborg. Företaget hade år 2008 ett femtiotal anställda och en omsättning på 29,4 miljoner euro (Kauppalehti 2010d). På Waco Logistics Finland har jag intervjuat Managing Director Anders von Bell. (Waco Logistics Finland 2010a, b, c)

### **6.1.2 Agility Logistics**

Agility Logistics kontor i Finland var ända fram till 2009 känt under namnet O. Nyström & Co. Företaget grundades 1932 och erbjuder kompletta speditors- terminal- och lagerhanteringstjänster inom flyg- sjö- och vägtransport. O. Nyström & Co. köptes år 2009 upp av det globala logistikbolaget Agility Logistics och ändrade officiellt sitt namn från och med september 2009. Agility Logistics kommersiella avdelning, Agility Global Integrated Logistics, är belägen i Schweiz och erbjuder logistiktjänster till olika industribranscher. Bolaget har också en logistikavdelning för myndigheter och bl.a. hjälporganisationer; Agility Defense & Government Services i Washington, samt Agility Investments i Dubai som sköter om diverse investeringar för bolaget över hela världen. Sammanlagt har Agility-concernen ca 37 000 anställda på 550 kontor i 120 länder. I Finland hade Agility Logistics år 2009 ett trettiotal anställda och en omsättning på 15 miljoner euro (Kauppalehti 2010a). På kontoret i Vanda har jag intervjuat Director of Air Freight Hans Gustavsson. (Agility Logistics 2010)

### **6.1.3 Beweship**

Beweship är ett finskt, privatägt speditors- och transportföretag grundat 1957. Beweship erbjuder tjänster inom sjö-, landsvägs- och järnvägstransport, flygfrakt, förtullning, distribution, logistikservice projekthantering samt internationella flyttransporter. Företaget har förutom huvudkontoret och terminalen i Vanda också kontor i Åbo, Tammerfors, Jyväskylä, Uleåborg och dotterbolag i Estland, Lettland, Litauen, Polen och Ungern. För resten av världen har Beweship ett nätverk av samarbetspartners. Inom flygfrakten erbjuder Beweship alla former av flygfraktstjänster från dörr-till-dörr service till

charter och specialtransporter. Företaget hade år 2008 180 anställda och en omsättning på 65 miljoner euro (Kauppalehti 2010b). På Beweship har jag intervjuat Airfreight Export Manager Jorma Westberg. (Beweship 2010ab)

#### **6.1.4 Kuehne + Nagel**

Kuehne + Nagel grundades i Bremen, Tyskland år 1890 av August Kuehne och Friedrich Nagel och är idag ett av världens ledande logistikföretag med över 900 kontor i över 100 länder och ungefär 55 000 anställda. Kuehne + Nagel erbjuder kompletta logistiklösningar och tjänster som täcker hela distributionskedjan inom sjö-, flyg-, väg- och järnvägstransport. Inom flygfrakten är Kuehne + Nagel en av de tre största aktörerna i världen och fraktar mer än 800 000 ton frakt per år. Kuehne + Nagel är medlem i Cargo 2000; en intressegrupp under den internationella flygtrafiksorganisationen IATA som består av de största flygbolagen, speditörerna och andra aktörer på marknaden. Målet med Cargo 2000 är att införa ett nytt standardiserat tjänstekvalitetssystem för flygfrakten som gör distributionskedjan smidigare och förbättrar informationsflödet längs med hela kedjan. Kuehne + Nagels huvudkontor i Finland ligger i Vanda och företaget har också kontor i Lahtis, Björneborg, Tammerfors och Vasa. Kuehne + Nagel hade år 2008 141 anställda i Finland och en omsättning på 146,4 miljoner euro (Kauppalehti 2010c). På Kuehne + Nagel har jag intervjuat Airfreight Director Risto Suihko. (Kuehne + Nagel 2010abcd)

## **6.2 Frågeguide**

För att underlätta intervjuprocessen har jag gjort upp en frågeguide bestående av frågor som är relevanta för forskningsfrågan. Frågeguiden skickades till intervjuobjekten i förväg för att ge dem en uppfattning om vilka ämnen intervjun skulle beröra samt för att ge dem en möjlighet att förbereda sig.

- Efterfrågan på flygfrakt till Asien är på uppgång i Finland. Varför?
- Vilka är fördelarna/nackdelarna med att transportera med flygfrakt till Asien?
- När lönar det sig att använda flygfrakt till Asien framom andra transportmetoder?

- Vad är det man vanligtvis fraktar med flyg till Asien?
- Har det skett märkbara variationer i vad som transporteras? Har t.ex. den ekonomiska utvecklingen i Asien lett till ökad efterfrågan på nya typer av varor?
- Hurdant är konkurrensläget på flygfraktsmarknaden?
- Finland verkar vara en populär transferpunkt för flygfrakt till Asien. Varför?
- Vad för avtal/lagar måste en speditör speciellt ta i beaktande i flygfrakten till Asien?
- Hur är tjänstenätverket till Asien uppbyggt? Erbjuds också andra tjänster än själva flygfrakten, t.ex. vidaretransport, uppföljning?
- Ifall ni samarbetar med andra bolag i distributionskedjan, vilka för- och nackdelar kan det innebära?
- Hur följer en speditör med marknadsläget för flygfrakten till Asien?
- Enligt er uppfattning, hur ser framtiden för flygfrakten till Asien ut?
- Finns det något ni vill tillägga vad gäller flygfrakt till Asien?

### 6.3 Resultatanalys

Den globala ekonomiska krisen som började år 2007 och fortfarande pågår i en viss grad har haft en negativ inverkan på flygfrakten i Finland. Enligt Hans Gustavsson nådde man alla tiders rekord i flygfrakten år 2008, men sedan minskade den år 2009 med ungefär 40%, vilket i och för sig betyder att volymerna inte sjönk lägre än till samma nivå som för år 2007, men det är likväl fråga om ett mycket stort ras. Flygfrakten har börjat visa tecken på återhämtning men om det bara är en korrigeringsrörelse, d.v.s. att volymerna går tillbaka till samma nivå som före kraschen och tillväxten därefter minskar återstår ännu att se. Det är också viktigt att här skilja mellan flygimporten och flygexporten. Eftersom importen från Asien är av mycket större vikt än exporten dit kan man också anta att flygimporten kommer att återhämta sig snabbare medan det blir svårare för flygexporten som inte var lönsam före ekonomikrisen heller. Anders von Bell påpekade också eurons höga värde gentemot dollarn och att man av erfarenhet vet att valutakursernas utveckling har en påverkan på flygfrakten. (Bell 2010, Gustavsson 2010)

### **6.3.1 När används flygfrakt?**

Den största fördelen med att använda sig av flygfrakt gentemot andra transportformer är att transporten tar mycket kortare tid. Med sjöfrakt är transporttiden cirka 6 veckor, medan varor fraktade med flyg är framme på 1-2 dagar. Hans Gustavsson nämner ett exempel där speditören hämtar varorna klockan tolv på dagen, varefter de lastas på Finnairs direktflyg till Peking och följande dag klockan 19 rullar varorna på bandet i Peking, med export- och importklareringarna gjorda. Man får alltså produkterna snabbt ut på marknaden. Företag som regelbundet använder flygfrakt behöver inte heller hålla så stora lager. Beställer t.ex. en produktionsanledning regelbundet delar som kommer med flygfrakt behöver man inte samla delarna i ett lager utan de går direkt till produktionen och kapitalet hålls i rörelse hela tiden. Andra fördelar är att man inte behöver använda lika mycket emballage, risken för skador och svinn är liten och försäkringskostnaderna är lägre än för t.ex. sjöfrakt. Det kan också vara bra för ett företags image att frakta med flyg. Man ger till sina kunder en bild av att vara en snabb och säker leverantör som levererar varorna i snyggt skick. Ett företag som använder flygfrakt är också konkurrenskraftigt mot andra företag som använder t.ex. sjöfrakt. Nackdelar som nämndes är att man inte kan transportera vilka typer av kollin som helst i ett flygplan eftersom lastutrymmena är av begränsad storlek och planen har viktbegränsningar, speciellt passagerarflygplanen som flyger s.k. ”belly cargo”. Vissa farliga produkter som sprängämnen får inte heller transporteras med flyg. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010, Suikko 2010)

### **6.3.2 Finlands position**

Finland är en populär transferpunkt för flygfrakt till Asien och det finns två hudsakliga anledningar till detta; Finlands geografiska läge och Finnair. Finland är det västeuropeiska landet som ligger närmast Asien och därmed har den kortaste flygtiden. Flyger man t.ex. först till Frankfurt i Tyskland och därifrån till t.ex. Peking kommer flygtiden att vara någon timme längre och planet kommer flygande över Finland igen. Detta spelar visserligen en större roll för passagerare än för frakt med det är i alla fall en fördel. Som tidigare har nämnts så har Finnair under en lång tid satsat hårt på flygtrafiken till Asien. Enligt Anders von Bells uppskattning går det till Kina ca 90 flygningar i veckan med 10-15 ton fraktkapacitet på varje flyg. Dessa rutter är regelbundna, väletablerade och

direkta, d.v.s. helt utan mellanlandningar, vilket minskar på utgifterna både i tid och i pengar. Det är dock inte så att all flygfrakt från Finland skulle flygas med Finnair. Enligt en försiktig gissning av Anders von Bell kan Finnairs andel på den finska marknaden vara någonting i trakten av 50 %. Resten av marknaden innehåses av alla andra flygbolag som bedriver flygtrafik från Europa till Asien. De flyger förvisso inte direkt från Finland men, t.ex. Lufthansa och KLM kan flyga frakten till Frankfurt eller Amsterdam där den lastas om och forstätter mot Asien. Risto Suihko påpekar att den riktigt stora flygfraktskapaciteten finns på Europas huvudflygplatser och att Finland aldrig kommer att kunna mäta sig med dessa. Frakten kan också köras till de andra flygplatserna i Europa med lastbil. Detta leder som sagt till att transittiden blir längre, men priset är ofta lägre. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010, Suihko 2010)

### **6.3.3 Prissättning**

Fraktpriserna mellan importen och exporten är i stor obalans. Flygfraktsavgifterna anges vanligtvis i kostnad per kilo och uppskattningarna mellan de intervjuade varierade, men man fick uppfattningen att kilopriset för flygexporten kan vara så lite som en tjugondel av vad priset för importen är. Flygbolagen strävar efter att planen skall vara fulla, både med passagerare och med frakt, och det på både tur- och returflygningarna. De låga priserna för exporten skvallrar om hur dåligt den drar i jämförelse med importen. Flygbolagen är tvungna att sänka priserna till en mycket låg nivå för att locka mer kunder och frakt, medan priserna är relativt höga inom importen till Finland och Europa trots att ett stort antal flygbolag, både europeiska och asiatiska, är verksamma på den marknaden. Det tyder på en så stor efterfrågan på flygfrakt ut ur Asien att priserna kan hållas relativt höga och det säljer i varje fall, medan exportpriserna är så nedpressade att flygbolagen gör förlust. Man kan säga att vinsterna från importen betalar för förlusterna flygbolagen gör på exporten. Finnair meddelade nyligen att man kommer att ta i bruk ett fraktflygplan, d.v.s. ett flygplan som endast tar frakt och inga passagerare. Hans Gustavsson påpekade att Finnair i sitt pressmeddelande endast talade om importen från Asien och hur detta flygplan kommer att öka Finnairs kapacitet och konkurrens på den marknaden, men det nämndes ingenting om exporten från Finland eller Europa. Finnair har dock hållit diskussioner med speditörer i Finland om vilka rutter som skulle vara mest lönsamma också för exporten. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010, Suihko 2010)

#### 6.3.4 Vad fraktas?

Som mest fraktades varor med ursprung i Finland som flygfrakt på 90-talet. På den tiden växte Nokia och Nokia Networks (nuvarande Nokia Siemens Networks) enormt och produktionen fanns ännu i Finland, både Nokias och dess många underleverantörers. Volymmängderna var då mycket stora, när Nokias produkter flögs ut inte bara till Asien utan till hela världen. Idag har Nokia endast en mobiltelefonfabrik kvar i Salo medan Nokia Siemens Networks har nedskärningar på gång i Finland. Största delen av underleverantörerna har också flyttat sin produktion till utlandet. Flera intervjuade poängterade vikten av att man i Finland borde utveckla någon ny, innovativ och säljande produkt för att återuppliva den inhemska produktionen igen, vilket också kunde ha en positiv effekt på flygexporten. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010)

Från Finland fraktas enligt de intervjuade alla möjliga olika typer av varor med flyg. De nämner ändå elektronik och maskindelar som de viktigaste produkterna. Maskintillverkare som Wärtsilä och ABB har fortfarande en del produktion i Finland och de brukar ofta använda sig av flygfrakt i den mån det är möjligt, men allt som kan fraktas med flyg brukar fraktas i alla fall någon gång. En annan produktgrupp som också är på uppgång är mediciner och andra läkemedel. De intervjuade nämner också bl.a. kläder, klockor, kompasser, sportutrustning och designvaror som produkter som tillverkas i Finland och transporteras härifrån som flygfrakt. Eftersom fraktpriserna är så låga just nu kan man också frakta relativt billiga varor med flyg innan det blir olönsamt. Tumregeln är dock att ju dyrare produkten är, desto lönsammare blir det att frakta den med flyg. Man får dock uppfattningen om att färdiga produkter inte längre fraktas så mycket som förr, utan nuförtiden är det mest fråga om delfabrikat som t.ex. går till produktionsanläggningar i Kina där de behövs i hopsättningen av färdiga produkter. Den finska pälsnäringen använder också flygfrakt och då stora pälsauktioner har ägt rum flygs pälsar ut till Asien och resten av världen med flyg. Stora mängder pälsar flygs t.ex. till Hongkong och därifrån vidare till produktionsanläggningar i Kina där de sedan sys. En annan viktig produkt för flygfrakten är den norska laxen. Hundratals ton lax i veckan flygs av många olika flygbolag, också av Finnair. Laxen packas i frysboxar och körs till Helsingfors-Vanda flygplats där den lastas på Finnairs direktflyg till t.ex. Tokyo och



Osaka i Japan där den används till bl.a. sushi. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010, Suihko 2010)

### **6.3.5 Konkurrensläget**

Konkurrensen bland speditörerna på denna marknad är mycket hård. Alla stora aktörer som t.ex. DHL, UPS, DB Schenker, Kuehne + Nagel och Panalpina är verksamma i Finland och i här finns inte längre så många små speditörer kvar, utan de har köpts upp av stora globala logistikbolag och blivit regionalkontor. Speditörerna utvecklar ständigt sina tjänstepaket för att hålla sig konkurrenskraftiga. På frågan om vad för tjänster speditörerna erbjuder svarade de intervjuade; vad som helst. Anders von Bell förklarar att om kunden säger att en låda skall packas upp, godset tas ut och leveras till en behandlingsplats utan förpackningsmaterial klockan nio, så gör speditören det. Det är speditörens jobb att hitta lösningar så att kunden är nöjd och återkommer nästa gång. Nya tjänster utvecklas hela tiden. Von Bell nämner som exempel flygkurirer som tar en t.ex. ett litet paket med delar under armen, flyger till Kina, åker till fabriken, överräcker paketet direkt till mottagaren och flyger sedan tillbaka igen. Hans Gustavsson nämner att Agility fungerar som ”in-house forwarder” på många företag, d.v.s. har tillgång ända in på fabriksgolvet, tar emot och skeppar ut gods och ser till att det finns material i lagren. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010)

Alla speditörer har väletablerade nätverk av partners och agenter med vilka kommunikationen skall fungera bra och med vilka man också ofta har ett enhetligt ADB-system. Dessa samarbetspartners håller också reda på vad som sker på marknaden i landet där de befinner sig och informerar alla andra om händelser som påverkar marknaden. Risto Suihko nämnde Cargo 2000-programmet som startades av IATA och består idag av de flesta stora flygbolagen, speditörerna och andra aktörer på marknaden. Programmets mål är att införa ett enhetligt, standardiserat system för flygfraktsverksamheten som skall öka kundernas tillfredsställelse och förbättra informationsflödet genom hela distributionskedjan. Inom speditörsbranschen satsar man alltså stort på IT och jobbar hela tiden för att utveckla nya system. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010, Suihko 2010)

Om flygfrakten i sig själv är Hans Gustavsson av den åsikten att utvecklingen av flygfrakten har stagnerat och inget nytt och innovativt har skett på flera decennier. Flygplanen och volymerna har blivit större men samma rutiner och problem som alltid funnits finns fortfarande kvar. Ett fenomen som Gustavsson tar upp är hur frakt ofta lämnas kvar på marken. Då frakt flygs med passagerarplan är passagerarna högsta prioriteten. Därefter följer posten och sedan frakten. Om det t.ex. stormar på vägen och planet behöver mer bränsle för att klara färden innebär detta mera vikt. Då är frakten det första som börjar tömmas ut och detta förekommer ofta. Uppföljningen har blivit bättre i och med Internet och e-mail, men det har enligt Gustavsson inte lett till att frakten kommer att flygas som den är bokad något mer än tidigare. (Gustavsson 2010)

### **6.3.6 Kinas vikt i branschen**

I intervjuerna är Kina det landet som nämns mest av de intervjuade. Det verkar helt klart att det är där som den största efterfrågan för tillfället finns. Anders von Bell förklarar att Kina med sina 1,3 miljarder invånare har ett stort antal förmögna människor som tillsammans äger en enorm köpkraft och dessutom spenderar sina pengar. Alla olika lyxmärken inom alla branscher, om det så är kläder, elektronik eller bilar, finns representerade. Detta har lett till att Kineserna söker mer intressanta och komplexa produkter. Har man råd att köpa en utländsk produkt istället för en motsvarande kinesisk så gör man det, även om den är dyrare, eftersom den kinesiska produkten sällan är av lika god kvalitet. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010)

Den kinesiska industrin är också känd för att kopiera västerländska produkter, ofta utan att betala licensavgifter eller royalties. Många stora kinesiska bolag har börjat med att kopiera. Von Bell nämner nätverks- och telekommunikationsbolaget Huawei som ett exempel. Huawei började med att plocka isär produkter från t.ex. Nokia Siemens Networks och Ericsson, studera och kopiera delarna och startade sedan sin egen produktion i Kina. Idag är Huawei ett seriöst och mycket innovativt företag med egen know-how som tagit en stor andel av denna marknad och säljer sina produkter i hela världen. Biltillverkaren Geely började med att kopiera västerländska biltillverkares modeller och idag äger Geely Volvo. Dessa företag tävlar nu mot företag i västvärlden och importerar också en hel del varor för sin produktion. Alla komponenter tillverkas inte nödvändigt-

vis i Kina utan importeras från väst. Finska företag som har produktion i Kina kan fortfarande ha mindre underleverantörer kvar som regelbundet levererar delar som det inte lönar sig att tillverka i Kina och det är här flygfrakten kommer in. Enligt von Bell består en stor del av fraktrafiken till Kina av sådana varor. (Bell 2010)

### **6.3.7 Framtidsutsikter**

Vad gäller framtiden för flygfrakten till Asien uppvisar de intervjuade försiktig optimism. Branschen har drabbats hårt av recessionen och har sakta påbörjat sin återhämtning. Hur utvecklingen kommer att gå vidare, när den tidigare toppen kommer att nås och hur det sedan fortsätter är ännu svårt att säga. Speditörerna måste hålla sig konkurrenskraftiga och hålla priserna på en rimlig nivå, både vad gäller själva frakten och produktionen av tjänster. Flygfrakten har nog en framtid i Finland, men det kommer att komma nya produktsortiment och kundkraven kommer att ändras, så branschen står inför nya utmaningar. (Bell 2010, Gustavsson 2010, Westberg 2010)

## **7 SAMMANFATTNING**

Jag valde att skriva mitt examensarbete om flygfrakten från Finland till Asien eftersom det ofta talas om hur bra det går för flygfrakten från Asien till Finland och resten av Europa. Däremot nämns inte flygfrakten till Asien så värst mycket. Detta tyckte jag var intressant; jag såg ett informationshål att fylla och beslöt mig för att ta reda på hurdan situationen är för flygexporten från Finland till Asien. Hur ser marknaden ut? Hur har marknaden ändrats genom åren? Hur är läget för speditörerna i Finland som erbjuder flygfraktstjänster? Dessa frågor, bland andra, kombinerades ihop till min forskningsfråga: Vilka faktorer påverkar flygfrakten från Finland till Asien?

Arbetet kom att bestå av två delar, en statistisk och en empirisk. Jag började med att titta på de tre asiatiska länderna som Finlands nationella flygbolag Finnair bedrivit trafik till under längst tid: Kina, Japan och Thailand. Kina är för tillfället den snabbast växande ekonomin i världen, Japan är också en av världens största ekonomier men har inte undvikit ekonomiska svårigheter under de senaste åren och Thailand är en relativt ung växande ekonomi med en historia av oroligt politiskt klimat. Analysen av dessa länders

ekonomiska historia och flygfraktsmängderna från Finland till länderna visade att flygfraktsbranschen är väldigt känslig för nationalekonomiska förändringar. Man ser hur den globala ekonomikrisen vid sin början år 2007 ledde till minskad flygfrakt i destinationsländerna. Man ser också hur Japans svåra ekonomiska tider under 90-talet ledde till en dykning i flygfrakten. Å andra sidan ser man också hur bättre ekonomiska tider leder till ökad flygfrakt. Det investeras mera, människorna blir mer förmögna vilket i sin tur leder till ökad efterfrågan också på konsumtionsvaror och då mår också flygfrakten bra. Andra faktorer kan också påverka. SARS-epidemin ledde till att antalet flygturer tillfälligt minskades och det syns i Hongkongs fraktstatistik år 2004 och Thailands fluktuerande fraktmängder kan mycket väl bero på de tidvis oroliga förhållandena i landet. Flygfraktsstatistiken kan alltså ge en grov bild av hur bra destinationslandet mår.

För den empiriska utfördes ett antal intervjuer hos speditörer med flygfraktsverksamhet för att få en insikt i hur branschen ser ut här i Finland. Det bör påpekas att vid tiden för intervjuerna höll flygfrakten på att återhämta sig från recessionens negativa påverkan och detta återspeglas i intervjuerna till en viss grad. Man tror dock att flygfrakten kommer att återhämta sig helt och att tillväxten kommer att fortsätta.

Finland är en populär transferpunkt för flygfrakt till Asien mest på grund av sin geografiska närhet till Asien och Finnairs direktflyg till bl.a. Kina och Japan. Flyg som startar från de stora flygplatserna i Europa flyger nästan alltid över Finland eller Baltikum då de är på väg mot Asien. Finnair har sin största konkurrensfördel här, då den kortaste flygtiden till Asien är från Finland. Det är dock viktigt att notera att den stora flygfraktskapaciteten finns på de stora flygplatserna och hos de stora flygbolagen i Europa. Finnair har den största marknadsandelen här i Finland, men också härifrån flygs och körs mycket frakt ner till Kontinentaleuropa där andra flygbolag fraktar det vidare. Flygtiden är då längre men priset är ofta lägre. Vad gäller prissättningen är importen och exporten i stor obalans. Fraktpriset för exporten till Asien kan vara så lite som en tjugondel av priset för importen p.g.a. den enorma efterfrågan på flygfrakt ut ur Asien. Det är på importen som flygbolagen gör sin vinst, medan exporten inte är närapå så viktig. Tvärtom kan den vara förlustbringande.

Från Finland fraktas alla olika typer av gods med flyg till Asien. Elektronik, maskindelar, läkemedel och annan medicinsk utrustning. Under 90-talet var Nokia en stor aktör på den finska industrin, då produktionen av telefoner, nätverksutrustning och tillbehör fortfarande fanns i Finland till en stor del. Detta gynnade också flygfrakten då Nokias och dess underleverantörers produkter flögs ut över världen. Idag är Nokias och många underleverantörers produktion flyttad utomlands till största delen, vilket också har lett till förändringar inom flygfrakten. Färdiga produkter fraktas inte längre i så stor skala men komponenter som behövs i produktionen och maskindelar som behövs för att produktionen skall hållas igång i t.ex. Kina fraktas fortfarande regelbundet med flyg från Finland. Då befolkningen i Asien har blivit förmögnare och mer krävande som konsumenter fraktas också en del konsumtionsvaror från Finland, men inte i så stor skala. Det skulle gynna industrin och flygfrakten om man i Finland kunde utnyttja innovativiteten som finns här till att utveckla någon ny produkt som blir en storsäljare.

Konkurrensen mellan speditörerna inom flygfrakten är stenhård. Idag ställer kunderna stora krav på speditörerna och man satsar konstant på att utveckla nya tjänster och informationssystem som kan ge konkurrensfördelar. Det finns inte längre så många mindre, självständiga speditörer kvar på marknaden. De stora globala logistikbolagen dominerar och många finska speditörer har blivit uppköpta av dessa. De stora bolagen har resurser att utveckla nya konkurrenskraftiga tjänster och de har världsomspännande nätverk av egna kontor med ett enhetligt informationssystem; något som är ett måste för att idag klara sig på marknaden.

För att summera och kort svara på min forskningsfråga är det en hel rad olika faktorer som påverkar flygfrakten till Asien. Ländernas allmänna ekonomiska och politiska läge, industriell utveckling, konsumenternas köpkraft, outsourcing och geografi är bara några exempel. Jag tror att detta arbete bara är ett skrap på ytan. Flygfrakten är en mångfacetterad bransch som har intressanta tider framför sig och det nog är värt att forska vidare i detta ämne.

## KÄLLOR

- ACI – Airports Council International. 2008: Airports Welcome Record 4,8 billion passengers in 2007 [www]. Hämtat 26.2.2009.  
[http://www.airports.org/cda/aci\\_common/display/main/aci\\_content07\\_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54\\_666\\_2](http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54_666_2)
- ACI – Airports Council International. 2009: PaxFlash Summary: December 2009 [sic] [www]. Hämtat 26.2.2009.  
[http://www.airports.org/cda/aci\\_common/display/main/aci\\_content07\\_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-212-218\\_666\\_2](http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-212-218_666_2)
- Aerospaceweb. 2009a: Aircraft Museum – Airbus A380 [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.aerospaceweb.org/aircraft/jetliner/a380/>
- Aerospaceweb. 2009b: Aircraft Museum – Concorde [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.aerospaceweb.org/aircraft/jetliner/concorde/>
- Aerospaceweb. 2009c: Aircraft Museum – de Havilland Comet [www]. Hämtat 10.5.2010. <http://aerospaceweb.org/aircraft/jetliner/comet/index.shtml>
- Aerospaceweb. 2010: Aircraft Museum – Boeing 787 Dreamliner [www]. Hämtat 10.5.2010. <http://www.aerospaceweb.org/aircraft/jetliner/b787/>
- Agility Logistics. 2010e: Nyström & Co [www]. Hämtat 5.5.2010.  
<http://www.onystrom.fi/>
- Alexander, Arthur. 2008. The arc of Japan's economic development. Abingdon:Routledge, 232 s. ISBN 978-0-415-70024-5
- Bell, Anders von. 2010: Intervju om flygfrakten från Finland till Asien [muntl.]. Transkriberad och bifogad till detta arbete 10.5.2010
- Beweship. 2010a: Historik [www]. Hämtat 5.5.2010.  
<http://www.beweship.fi/svenska/historik.htm>
- Beweship. 2010b: Main Page - Luft [www]. Hämtat 5.5.2010.  
[http://www.beweship.fi/svenska/sve\\_index.htm](http://www.beweship.fi/svenska/sve_index.htm)
- Britannica Online Encyclopedia. 2010: Hindenburg disaster [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/1531090/Hindenburg-disaster>
- CIA 2009a: CIA – The World Factbook – China [www]. Hämtat 19.3.2009.  
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>
- CIA 2009b: CIA – The World Factbook – Japan [www]. Hämtat 19.3.2009.  
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>

- CIA 2009c: CIA – The World Factbook – Thailand [www]. Hämtat 19.3.2009.  
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html>
- Embassy of Japan in the UK 2005: News: Privatisation of Japan Post set to go ahead [www]. Hämtat 6.10.2009. [http://www.uk.emb-japan.go.jp/en/news/051205\\_post.html](http://www.uk.emb-japan.go.jp/en/news/051205_post.html)
- Expowera. 2009: Efterfrågan och utbud, jämvikt [www]. Hämtat 9.5.2010.  
<http://www.expowera.se/mentor/foretagsekonomi/utbudochefterfragan.htm>
- Finavia 2009. Statistik över flygfrakten från Finland till Asien [e-post]. Mottaget 17.8.2009
- Finnair Cargo. 2009a: About Us [www]. Hämtat 1.3.2009.  
[http://www.finnair.com/finnaircom/wps/portal/cargo/kcxml/04\\_Sj9SPykssy0xPLMnMz0vM0Y\\_QjzKLN\\_SLN\\_YzBsmZxXvHmxqG6EeiC5oEO6ILOsU7eyCJ-Xrk56bqB6XmxXv6heh76wfoF-SGhkaUOyoCAGb-RyP0!/delta/base64xml/L0lKWWttUSEhL3dITUFDc0FFVUF0by80SUVhREFBIS9l9JTIQ!/?](http://www.finnair.com/finnaircom/wps/portal/cargo/kcxml/04_Sj9SPykssy0xPLMnMz0vM0Y_QjzKLN_SLN_YzBsmZxXvHmxqG6EeiC5oEO6ILOsU7eyCJ-Xrk56bqB6XmxXv6heh76wfoF-SGhkaUOyoCAGb-RyP0!/delta/base64xml/L0lKWWttUSEhL3dITUFDc0FFVUF0by80SUVhREFBIS9l9JTIQ!/)
- Finnair Cargo. 2009b: Boeing MD-11 [www]. Hämtat 20.3.2009.  
[http://www.finnair.com/finnaircom/wps/portal/cargo/kcxml/04\\_Sj9SPykssy0xPLMnMz0vM0Y\\_QjzKLN\\_SLN\\_YzBsmZxXvHmxqG6EeiC5oEO6ILOsU7eyCJ-Xrk56bqB6XmxXv6heh76wfoF-SGhkaUOyoCAGb-RyP0!/delta/base64xml/L0lKWWttUSEhL3dITUFDc0FFVUF0by80SUVhREFBIS9l9JTIQ!/?](http://www.finnair.com/finnaircom/wps/portal/cargo/kcxml/04_Sj9SPykssy0xPLMnMz0vM0Y_QjzKLN_SLN_YzBsmZxXvHmxqG6EeiC5oEO6ILOsU7eyCJ-Xrk56bqB6XmxXv6heh76wfoF-SGhkaUOyoCAGb-RyP0!/delta/base64xml/L0lKWWttUSEhL3dITUFDc0FFVUF0by80SUVhREFBIS9l9JTIQ!/)
- Finnair Group. 2009a: Konserni / Finnair lyhyesti [www]. Hämtat 8.3.2009.  
[http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni\\_1.html](http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_1.html)
- Finnair Group. 2009b: Konserni / Historia / 1990-luku [www]. Hämtat 1.3.2009.  
[http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni\\_14\\_7.html](http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_7.html)
- Finnair Group. 2009c: Konserni / Historia / Ennen sotia [www]. Hämtat 6.3.2009.  
[http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni\\_14\\_2.html](http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_2.html)
- Finnair Group. 2009d: Konserni / Historia / Sodan jälkeen [www]. Hämtat 6.3.2009.  
[http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni\\_14\\_3.html](http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_3.html)
- Finnair Group. 2009e: Konserni / Historia / Sotavudet 1939-1945 [www]. Hämtat 6.3.2009.  
[http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni\\_14\\_6.html](http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_6.html)
- Finnair Group. 2009f: Konserni / Historia / Uusi vuosituhat [www]. Hämtat 12.3.2009.  
[http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni\\_14\\_8.html](http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_8.html)

- Finnair Group 2009g: Årsöversikt 2008 [www]. Hämtat 21.3.2009.  
[http://www.finnairgroup.com/linked/se/konserni/Finnair\\_arsoversikt\\_2008.pdf](http://www.finnairgroup.com/linked/se/konserni/Finnair_arsoversikt_2008.pdf)
- Gustavsson, Hans. 2010: Intervju om flygfrakten från Finland till Asien [muntl.]. Transkriberad och bifogad till detta arbete 10.5.2010
- Hartman, Jan. 2004: Vetenskapligt tänkande. Från kunskapsteori till metodteori. Studentlitteratur, 307 s. ISBN 91-44-03306-0
- Kauppalähti. 2010a: Yrityksen Oy Agility Logistics Ab tiedot [www]. Hämtat 4.5.2010.  
<http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/yrityshaku/osuma.jsp?id=01962690&nimi=Oy+Agility+Logistics+Ab>
- Kauppalähti. 2010b: Yrityksen Oy Beweship Ab tiedot [www]. Hämtat 4.5.2010.  
<http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/yrityshaku/osuma.jsp?id=22152136&nimi=Oy+Beweship+Ab>
- Kauppalähti. 2010c: Yrityksen Oy Kuehne + Nagel Ltd tiedot [www]. Hämtat 4.5.2010.  
<http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/yrityshaku/osuma.jsp?id=05924114&nimi=Oy+Kuehne+%2B+Nagel+Ltd>
- Kauppalähti. 2010d: Yrityksen Oy Waco Logistics Finland tiedot [www]. Hämtat 4.5.2010.  
<http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/yrityshaku/osuma.jsp?id=10520173&nimi=Oy+Waco+Logistics+Finland>
- Kuehne + Nagel. 2010a: Airfreight [www]. Hämtat 11.5.2010. <http://www.kn-portal.com/services/airfreight/>
- Kuehne + Nagel. 2010b: Finland [www]. Hämtat 11.5.2010. <http://www.kn-portal.com/locations/europe/finland/>
- Kuehne + Nagel. 2010c: Importance of Cargo 2000 [www]. Hämtat 11.5.2010.  
<http://www.kn-portal.com/services/airfreight/cargo2000/>
- Kuehne + Nagel. 2010d: Overview [www]. Hämtat 11.5.2010. <http://www.kn-portal.com/about/overview/>
- Lumsden, Kenth. 1998: Logistikens Grunder. Studentlitteratur, ISBN 91-44-00424-9
- Smithsonian Education. 2010: Alberto Santos-Dumont, Brazil [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.smithsonianeducation.org/scitech/impacto/graphic/aviation/alberto.html>
- Suihko, Risto. 2010: Intervju om flygfrakten från Finland till Asien [muntl.]. Transkriberad och bifogad till detta arbete 10.5.2010



- Thomas White 2010: Thailand Country Profile [www]. Hämtat 25.1.2010.  
<http://www.thomaswhite.com/explore-the-world/thailand.aspx>
- US Centennial of Flight Commission. 2010a: Air Power: Aviation at the Start of the First World War [www]. Hämtat 10.5.2010.  
[http://www.centennialofflight.gov/essay/Air\\_Power/Pre\\_WWI/API.htm](http://www.centennialofflight.gov/essay/Air_Power/Pre_WWI/API.htm)
- US Centennial of Flight Commission. 2010b: DC-3, The [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.centennialofflight.gov/essay/Aerospace/DC-3/Aero29.htm>
- US Centennial of Flight Commission. 2010c: Era of Commercial Jets, The [www]. Hämtat 10.5.2010.  
[http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial\\_Aviation/Jet\\_Era/Tran7.htm](http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/Jet_Era/Tran7.htm)
- US Centennial of Flight Commission. 2010d: Ferdinand, Graf von Zeppelin, b [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.centennialofflight.gov/essay/Dictionary/Zepplin/DI48.htm>
- US Centennial of Flight Commission. 2010e: First Powered Flight, The - 1903 [www]. Hämtat 10.5.2010.  
[http://www.centennialofflight.gov/essay/Wright\\_Bros/First\\_Powered\\_Flight/WR6.htm](http://www.centennialofflight.gov/essay/Wright_Bros/First_Powered_Flight/WR6.htm)
- US Centennial of Flight Commission. 2010f: Hans von Ohain [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.centennialofflight.gov/essay/Dictionary/vonOhain/DI126.htm>
- US Centennial of Flight Commission. 2010g: Heinkel Aircraft Works [www]. Hämtat 10.5.2010.  
<http://www.centennialofflight.gov/essay/Aerospace/Heinkel/Aero57.htm>
- US Centennial of Flight Commission. 2010h: World War II Begins [www]. Hämtat 10.5.2010. [http://www.centennialofflight.gov/essay/Air\\_Power/WWII-intro/AP20.htm](http://www.centennialofflight.gov/essay/Air_Power/WWII-intro/AP20.htm)
- USDA (United States Department of Agriculture). 2009: Real Historical Gross Domestic Product (GDP) and Growth Rates of GDP for Baseline Countries/Regions (in billions of 2005 dollars) 1969-2009 [www]. Hämtat 2.12.2009.  
<http://www.ers.usda.gov/Data/Macroeconomics/Data/HistoricalRealGDPValues.xls>
- Waco Logistics Finland. 2010a: Air Freight Services [www]. Hämtat 27.4.2010.  
<http://www.waco.fi/index.php/services/>
- Waco Logistics Finland. 2010b: Global network at your fingertips [www]. Hämtat 27.4.2010. <http://www.waco.fi/index.php/network/>

Waco Logistics Finland. 2010c: Waco Logistics Finland at your service [www]. Hämtat 27.4.2010. <http://www.waco.fi/index.php/contact/>

Westberg, Jorma. 2010: Intervju om flygfrakten från Finland till Asien [muntl.]. Transkriberad och bifogad till detta arbete 10.5.2010

Wikipedia 2009: Aviation History [www]. Hämtat 20.3.2009.  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Aviation\\_history](http://en.wikipedia.org/wiki/Aviation_history)

## BILAGOR

### BILAGA 1. Intervjutraskript – Anders von Bell, Waco Logistics Finland

#### Intervjutraskript

**Anders von Bell**  
**Managing Director**  
**Waco Logistics Finland**  
**7.4.2010**

#### **Efterfrågan på flygfrakt till Asien är på uppgång i Finland. Varför?**

Jag är lite av annan åsikt, tycker att den egentligen inte är på uppgång. Fraktflyget som Finnair snart börjar trafikera med är mest för den inkommande volymen. Prisbilden är sådan att intjäningen för den utgående frakten är mycket liten jämfört med den inkommande; de är helt i obalans. Man kan t.ex. säga att om kiloavgiften för inkommande frakt är 2 euro, så kan den vara 50 cent för utgående. Skillnaden kan vara ännu större, t.o.m. 3 euro kontra 20 cent i vissa fall. Exporten är alltså mycket lågt prissatt. Den finska industrin befinner sig i en kris vad gäller flygfrakt. Volymmängderna är inte längre vad de var för några år sedan. När Nokia växte på 90-talet med sina mobiltelefoner och nätverk, fanns produktionen i Finland. Nokia Networks hade, tror jag, fem fabriker i Finland. Nu finns en kvar. Alla underleverantörer, av vilka det fanns många, hade också sin produktion här. Det fanns stora volymer; till Fjärran Östern, till Amerika, till Sydamerika, till Europa. I dagens läge finns den inte längre. Mobiltelefoner tillverkas ännu i Salo men det är bara en liten del, resten tillverkas runtom i världen. Nokia Networks heter nuförtiden Nokia Siemens Networks och de har ofta kört med lastbil till Holland och därifrån flugit godset. Så den här marknaden, vågar jag påstå, är nog inte egentligen på uppgång. Marknaden är ju inte nu i sitt normala läge, vilket betyder att den ekonomiska aktiviteten har gått ner, och den finska ekonomin lider av ett högt värde på euron. Och nu när det har skett en liten korrigering i dollar/euro förhållandet; euron har försämrats ungefär 10-15%, finns det kanske lite mera marknad, för det är ett känt faktum att fraktrafiken är mycket beroende på valutakursernas utveckling. Om euron går ner i förhållande till andra valutor så köper man förstås gärna, för då vet man att ens egen valuta blir mera värd, och tvärtom. Vi har ju lidit av en stark euro. Dollarn var uppe i 1,50 mot euron, nu är den kring 1,30. Om den finska ekonomiska aktiviteten blir relativt bra, ska vi säga under 2011-2012, är det klart att det blir en uppgång, också på fraktrafiken till Asien. Jag skulle säga att det är en korrigering hellre än en tillväxt. Det som jag tror att kommer att växa är konsumtionsvaror, men det syns mest på importsidan. Vi har inte så många stora kända varumärken, men Marimekko som nog använder flygfrakt, Suunto och Polar kommer definitivt att öka i framtiden. Men i förhållande till den volymen som fanns då det fanns en teknisk produktion här, så är den inte alls så utpräglad som den var för några år sedan. Det är en stor skillnad.

Knappt någon av teknikens underhuggare finns heller kvar här, de som gjorde de här stora volymerna. Det är inte nödvändigtvis negativt; flygfrakten kommer nog att klara sig. Det sker vissa förändringar och det kommer nya produkter. Det kommer kanske någon produkt vi inte ännu känner till i dagens läge som blir en storsäljare inom de här internationella transporterna.

### **Vilka är fördelarna/nackdelarna med att transportera med flygfrakt till Asien?**

Det finns ju egentligen bara fördelar. Situationen är sådan att priserna är så låga att du kan skeppa relativt billigt gods med flygfrakt, och i förhållande till sjöfrakt som ändå tar sina 6-7 veckor, om du har ett kassaflödessystem du övervakar och konstaterar att de här varorna körs med båt, så vet du att de flesta inte betalar förrän godset har kommit och därifrån sedan 30 dagar. Om du skeppar med flyg så är det 1-2 dagar och sedan därifrån räknat 30 dagar, så du har en möjlighet att snabba upp ditt kapitalflöde. Sjöfrakten har många goda sidor, så inte ska man stryka den. Det är fråga om en balans mellan din marknad och köpare och det pris du kan erbjuda. Nog blir ju sjöfrakten relativt snabbt billigare om du har råd att vänta och om din produkt inte är så dyr. Då är det värt att fundera på sjöfrakt. Speciellt om du kan använda LCL (Less than Container Load). Den är relativt billig. Fördelarna är nog ganska klara i alla fall; snabbare kassaflöde, mindre försäkringskostnader, mindre emballage, mindre risk för stölder/skador; det sker men du ska inte skicka dina varor oförsäkrade. Sedan kan du ha ett sådant förhållande till din köpare att köparen inte vill hålla ett stort lager, och då kan du erbjuda att t.ex. skicka mindre försändelser varje vecka. Det kan också vara bra för din image att du kan leverera snabbt. Det kan hända att konkurrenten använder sjöfrakt och godset är lite "omtöcknat" när det kommer fram och förtullningskanalerna kan vara långsammare i hamnar än på flygplatser. En stor nackdel är att du inte kan transportera vilka typer av kollin som helst i flygplan. Du har vikt- och dimensionsmässiga begränsningar, och det beror vilket flygplan eller flygbolag du vill använda.

### **När lönar det sig att använda flygfrakt till Asien framom andra transportmetoder?**

Det svarade vi på delvis i fråga två. Vill du ha en image av att vara en snabb, säker leverantör? Vill du ha pengarna snabbt? Vill du vara säker på att godset kommer fram i fint skick? Inte skulle jag säga att sjöfrakten är av en underordnad betydelse, den har definitivt sin position, det är vanligtvis större volymer man transporterar sjövägen.

### **Vad är det man vanligtvis fraktar med flyg till Asien?**

Allt från A till Ö. Från Finland skeppar vi nog allt som egentligen kan flygas. Vissa gods har en sådan beskaffenhet att det inte går att frakta dem med flyg. Det finns mått som begränsar. Sedan är Finland ju en liten ö i alla fall. Vi har inte stora trafiker direkt härifrån utan det finns nästan alltid en transitering någonstans på vägen. Jag kommer inte på någon produkt som inte skulle kunna flygfraktas och som inte flygfraktas heller, för det går allt från reservdelar till kläder, mediciner, matvaror. Vissa matvaror kan man inte annat än frakta med flyg. Blod, plasma, sådant som måste komma snabbt fram. Så finns det vissa farliga produkter man inte får frakta med flyg, t.ex. sprängämnen.

**Har det skett märkbara variationer i vad som transporteras? Har t.ex. den ekonomiska utvecklingen i Asien lett till ökad efterfrågan på nya typer av varor?**

Vi hade ju fruktansvärt mycket elektronisk infrastruktur och mycket telefoner, och det har minskat. Från kraschen i början på 90-talet växte den konstant ända in till början på 2000-talet. I dagen läge har det gått mera mot maskiner och konsumtionsvaror. Finland har en stark maskinindustri med Wärtsilä och ABB, vi har medicinsk utrustning, och det kan vi se att sådana produkter har definitivt ökat under de här åren, och så konsumtionsvarorna. Nu talar vi alltså bara om sådana produkter som tillverkas i Finland. Transitofrakten är en betydande del av totala kakan för t.ex. Finnair.

Om du tar kineserna i gemen, speciellt kineser i storstäder som Shanghai, Beijing, Hongkong och Guangzhou. Deras inkomster har ökat. Det finns hundratals miljonärer i Kina och de är kapitalister. Vi är socialister i deras ögon. Det är ett samhälle som är så differentierat. Där finns den där verkligt fattiga bonden som tjänar 20 euro i månaden. Jag har själv upplevt det, min bror bor där sedan 1995. Han bor i Kunming, men jag har varit till en stad som finns där nära och sett hur de här människorna lever. De har egentligen inga pengar alls. Och de är lika glada för det. Men sedan om du far till ett affärscentrum i t.ex. Shanghai och ser hur folk klär sig där, så är allt det senaste modet och fina dyra bilar finns det. Samhället är så otroligt differentierat. Poängen med det här är att det finns en fruktansvärt stor köpkraft. Det finns 1,3 miljarder människor och fast där skulle finnas bara trehundra miljonärer och femtontusen människor med sexsiffriga förmögenheter, så äger de en väldigt stor köpkraft. Och de köper. Så har du en produkt som är intressant för dem...Väldigt ofta är det produkter som vi känner som märkesvaror, du hittar alla klädesaffärer där som vi känner från Finland plus några tiotal till. Den här situationen har lett till att man söker mera komplexa och intressanta saker, man läser mycket. Har de råd att köpa en utländsk produkt så gör de det, för den kinesiskt gjorda för den kinesiska marknaden är inte av lika hög kvalitet. Den kinesiska produkten kostar kanske 50 renminbi medan den utländska kostar 500, men har man pengarna så köper man den. Alltså, definitivt har efterfrågan på nya varor ökat och då speciellt konsumtionsvaror. Samtidigt är kineserna människor som kopierar allt de får tag på, utan att betala royalties. Dom kopierar, hyllor, skåp, telefoner (också Nokias), saxar (t.ex. Fiskars). Om du har en produkt som är en del i någonting så är det mycket möjligt att den används i kopieringssammanhang, t.ex. vissa centralprocessorer och andra komponenter. Också seriösa kinesiska producenter importerar allt de behöver; know-how för att kunna producera de grejorna de säljer. Ta t.ex. Nokia Siemens Networks och Ericsson som var de två största tillverkarna av nätverk. I dagens läge har du en kinesisk producent som heter Huawei. De har tagit en betydande del av den här marknaden och de är väldigt innovativa. Men de har kanske också börjat med att kopiera andra tillverkares produkter, t.ex. basstationer som de skruvat isär, tittat på delarna och använt sina kontakter till industrin för att starta egen produktion. T.ex. biltillverkaren Geely som köpte Volvo, de har börjat med att bygga billiga kopiebilar. Plötsligt har de egen know-how. Huawei är mycket känt i dagens läge. Dom säljer sina basstationer till Sverige. Jag har inte hört om att de skulle säljas i Finland ännu men det är säkert inte långt ifrån. På vissa områden ligger de före alla andra. De är snabba, de har en hög arbetsmoral och de är lojala mot företaget, speciellt om det är kinesägt. De försöker så mycket som möjligt tillverka allt i Kina men är tvungna att köpa vissa saker. Huawei kan säkert inte leva på att kopiera andras produkter, de måste ha egna, inte får de annars övertag på marknaden. De tävlar nu i västvärlden mot Nokia Siemens, Ericsson och Alcatel på samma

villkor, och det betyder att de måste köpa vissa produkter för att också vara konkurrenskraftiga. För att t.ex. sälja på den europeiska eller amerikanska marknaden måste de kanske köpa processorer som också tillverkas där, och det är mycket sådant som flygs från och via Finland. Trafiken härifrån uppstår p.g.a. det här. Där finns ett behov av sådana grejor och då måste kineserna komma hit för att köpa dem, och så skeppas det sedan ut. Vi har också finska företag som sätter ihop produkter där. Där har du t.ex. ABB, som ju inte är finskt men har stor verksamhet i Finland, vars finska underleverantörer fortfarande tillverkar t.ex. skruvar och andra små komponenter som det inte lönar sig att tillverka i Kina, så då flygs dom ut härifrån.

Så det finns konsumtionsvarorna som privata människor köper, delfabrikat som den kinesiska produktionen behöver från Finland, finska företag som fraktar delar till sin sammansättning i Kina och så förstås de som säljer färdiga industriprodukter, t.ex. Kone/Konecranes som säljer till Kina, Indonesien, Malaysia, Japan, Korea etc.

### **Hurdant är konkurrensläget på flygfraktsmarknaden?**

Jättehårt. Alla europeiska bolag tävlar på finska marknaden och deras huvudkonkurrent är ju Finnair. Jag vågar inte påstå att Finnair skulle ha 50 % av marknaden men kanske någonstans i den trakten, men det är bara en gissning. Den andra halvan innehas av en massa andra flygbolag. De flyger inte direkt från Finland men de suger upp frakt här och det är viktigt att se skillnaden. Dom kan flyga härifrån också. KLM-Air France och Lufthansa flyger med passagerarplan. Lufthansa har också fraktmaskiner, men de flyger då till Frankfurt, Holland, Paris etc. där varorna lastas om och flygs vidare. Men de flesta kör med långtradare, det är nog majoriteten som går ut den vägen. Från Finland kan man dock flyga till Fjärran Östern och komma tillbaka till Finland inom 24 timmar, vilket har en betydande inverkan på flygplanets rotation. Men konkurrensen är jättehård och det ser du på priset, som har varit ner i låga summor som 20-25 cent per kilo. Inom Europa kan du inte skeppa under en euro, men till Kina kan du skeppa för så låga priser. Konkurrensen är alltså stenhård och jag ser inga förändringar i det läget. Konkurrensen blir bara hårdare för att de kinesiska, indonesiska och indiska bolagen kommer sakta men säkert och tar sin andel, och de är mycket snabbare att lära sig än vad vi är här.

### **Finland verkar vara en populär transferpunkt för flygfrakt till Asien. Varför?**

Där finns egentligen bara ett svar och det är Finnair. För annars är det ingen transfer egentligen. Finnair säljer aktivt i Europa gods till sina maskiner och i något skede i maj när de börjar med fraktmaskiner måste de sälja ännu mer för att fylla dem, trots att priset är dåligt. Varje kilo är viktigt. En annan viktig sak är att flygtiden är kortare från Finland än vad den är för de andra stora flygbolagen. Från Frankfurt och London tar det 1–1,5 timme extra. Vi är helt enkelt bättre placerade. Många flyg kommer ändå över här, eller över norra Estland och fortsätter vidare över Ryssland. Så finns också den så kallade södra vägen; flygbolag som flyger via Indien, Pakistan, Mellanöstern upp till Europa, men kortaste vägen går via Ryssland. Det är ganska idiotiskt att flyga t.ex. med Air France till Paris 2–2,5 timme och sedan flyga tillbaks över Finland för att komma t.ex. till Tokyo eller Singapore. Det händer, jag har upplevt det själv. Så där är orsaken till att Finland är populärt. Plus att Finnair har så regelbundna, väletablerade rutten till många asiatiska länder. Till Kina går det kanske 90 flygningar i månaden med 10–15 ton kapacitet på varje flyg.

### **Vad för avtal/lagar måste en speditör speciellt ta i beaktande i flygfrakten till Asien?**

Här finns inget enkelt svar. Det finns nog inget speciellt att ta i beaktande i det här sammanhanget.

### **Hur är tjänstenätverket till Asien uppbyggt? Erbjuds också andra tjänster än själva flygfrakten, t.ex. vidaretransport, uppföljning?**

Som speditörer är det här ju egentligen det som vi gör. Vi lägger till ett tilläggsvärde till den rena transporten. Upphämtning, exportklarering, leverans på destinationsorten, importförtullningar, leveranser till kunden. Det kan vara vad som helst. Allt som är lagligt. Den finska exportören betalar sedan alla kostnader, inklusive leverans till kunden. Sådana här saker ger vi tilläggsvärde med. För uppföljning har vi vissa system som vi använder. Inte har vi ett sådant realtidssystem som vissa bolag som DHL och UPS har. Det vad vi gör är att vi erbjuder allt som kunden betalar för. Om kunden säger att vi ska packa upp någon låda, ta ut godset, leverera det till någon på lördagen klockan nio och ta bort förpackningsmaterialet och föra det till någon behandlingsplats så gör vi det. En speditörs första och främsta uppgift är att hitta lösningar för kunden. Flygbolag kan inte vara så flexibla, det är egentligen omöjligt. Du vill ha en viss säkerhet i dina processer. Du lämnar inte godset vind för våg utan vill säkerställa att din kund tycker om dig och vill beställa nästa gång från dig också. Då väljer man sådana system som man kan följa upp, övervaka och vara säker på att de funkar. Sedan när man betalar räkningen har man en känsla av att det gick bra. Kunden är nöjd. I den här branschen får vi så många olika förfrågningar. Mycket förverkligas inte, men mycket gör det. Nu har vi t.ex. på gång kurirer som kör dagligen till Fjärran Östern; människor som kommer hit till Finland, plockar upp en liten låda med delar och levererar dem till fabriken, och det måste funka, det får inte bli enda försändelse bort. Alltså människor som bara flyger, levererar godset och flyger tillbaka.

### **Ifall ni samarbetar med andra bolag i distributionskedjan, vilka för- och nackdelar kan det innebära?**

Vår partner i mottagarlandet jobbar vi med hela tiden. Det är sällan så att vi skulle jobba enbart själva. Det finns den typen av gods som vi inte behöver bry oss om efter att vi fått det på planet och ivägskickat, men det är nog i minoritet. Kunden vill nog veta hur det gick. Några nackdelar kan jag inte se med att vi jobbar med andra bolag i distributionskedjan, jag ser bara fördelar. För partnern har ju bättre koll på godset på destinationsorten än vad vi någonsin skulle ha här. Vi har i alla länder av lite större betydelse partners som vi jobbar med och det finns i vårt namn, vi hör till en grupp som heter WACO, World Air Cargo Organisation, och det är självklart och viktigt att vi jobbar med andra. Fördelar finns det hur mycket som helst.

### **Hur följer en speditör med marknadsläget för flygfrakten till Asien?**

Det är nog bara att läsa och höra vad folk pratar. Våra agenter håller ju reda på en hel del på destinationsorterna. Om du tittar på specifika volymförändringar, så sådana har vi inte koll på. Men det vi har koll på är om det sker någonting där; förtullningar ändras, någon går i strejk, då kan vi reagera och det är ju det vi gör. Vi meddelar läget åt kunden och kunden bestämmer vad vi gör.

**Enligt er uppfattning, hur ser framtiden för flygfrakten till Asien ut?**

Jag tror att tillväxten kommer att börja, att det är en korrigerande tillväxt, för jag vet att även om vi har en tillväxt på 25-26% i flygfrakten i februari i år jämfört med ifjol, så är volymen ännu mycket lägre jämfört med "peak season" före kraschen 2008. Jag tror nog att flygfrakten fortfarande kommer att gå bra under flera år framåt men det är produkt-sortiment och kundkrav som ändras, så flygfrakten har många utmaningar framför sig under de kommande åren.

**Finns det något ni vill tillägga vad gäller flygfrakt till Asien?**

Underskatta inte de här utlänningarna. De är konkurrenshänseende, de är hårda affärsmän. Det märks på många sätt. Speciellt när du går dit ska du inte vara alltför självsäker, utan man ska gärna lyssna... de växer hela tiden som tillverkare och köpare och de har mycket mer pengar än vad vi någonsin tror. Man ska vara beredd att se möjligheter där. Jag hoppas och jag tror att flygfrakten har en framtid ännu, men kanske lite annorlunda än vad den varit.



## **BILAGA 2. Intervjutranskript – Hans Gustavsson, Agility Logistics**

### **Intervjutranskript**

**Hans Gustavsson**  
**Director Air Freight**  
**Agility Logistics**  
**9.4.2010**

#### **Efterfrågan på flygfrakt till Asien är på uppgång i Finland. Varför?**

Den har ju varit på nedgång p.g.a. krisen förra året. År 2009 gick flygfrakten ner med ungefär 40 %. Nu är den igen på uppgång och exporten har börjat dra bättre. Världsekonomins hjul har börjat dra igen och Kina har varit bland de första som kom ut ur recessionen och man har igen börjat investera där. 2008 var alla tiders rekord i flygfrakt och 2009 var vi nere på samma nivå som år 2007, inte desto värre, men någonstans måste taket alltid komma emot och det var förra året. Nu har det igen börjat gå uppåt.

#### **Vilka är fördelarna/nackdelarna med att transportera med flygfrakt till Asien?**

Man får godset snabbt ut på marknaden och kapitalet att rulla snabbare, det är A och O där. Man behöver inte heller förpacka varorna så omsorgsfullt som t.ex. för sjöfrakt. Du behöver inte heller hålla så stort lager. När du tar in en container binder du ganska mycket kapital på en gång, medan man med flygfrakt kan hålla flödet igång och kapitalet i rullning hela tiden. När dina kunder i Asien gör beställningar av dig kan du samtidigt göra beställningar av dina leverantörer här. Vi har ju Finnair som kör direkt till flera destinationer och det är en viktig punkt, att det är direktflyg, så blir det inga omlastningar och risken för skador på lasten minskar. Försäkringspremierna borde också vara billigare än på sjöfrakt. Sjöfrakten är dock i helhet mycket billigare.

#### **När lönar det sig att använda flygfrakt till Asien framom andra transportmetoder?**

Om du ska ha varor snabbt ut på marknaden, om varorna är värdefulla, t.ex. mobiltelefoner. Om du har ett stort värde på paketet spelar inte flygfrakten så stor roll i hela kostnaden, men om du har t.ex. tegelstenar blir flygfrakten i proportion mycket dyrare. När fraktpriset blir över ungefär 50-60 % av varans värde börjar det inte längre löna sig. Med sjöfrakt till Asien tar det ca 5-6 veckor. Om du far med Finnairs flyg idag ut till Beijing, som vi kör, rullar det redan kl. 19 imorgon på bandet i Beijing. I de snabbaste fallen är varorna på bandet i produktionen här i Finland ännu idag. Vi hämtar upp dem kl. 12, och kl. 19 följande dag är de på bandet i Beijing, med export- och importklaringar gjorda. Vi kan inte köra med bil dit. Så har vi ju Transsibiriska järnvägen som är vad den är nu, men var attraktiv på under 80-talet och användes mycket för importen, och det har funderats på att använda den igen, men situationen i Ryssland är lite osäker nu. Det har också funderats på att vi skulle börja köra exporten med den också, men det finns för många osäkerhetsfaktorer med track-and-trace och att i största allmänhet följa med var godset finns och sådant.

### **Vad är det man vanligtvis fraktar med flyg till Asien?**

Värdefullare saker; elektronik, reservdelar, maskindelar, stora motorer som är bråds-kande, sportutrustning, kompasser, klockor, dyrare kläder och också mycket pälsar från auktionerna vi har här. Speciellt till Hongkong går det stora mängder pälsar som sedan sys i Kina, det är en stor grej. Alltså alla från elektronikindustrin till pälsnäringen använder flygfrakt.

### **Har det skett märkbara variationer i vad som transporteras? Har t.ex. den ekonomiska utvecklingen i Asien lett till ökad efterfrågan på nya typer av varor?**

Nåja. Mycket av den finska industrin har "outsourcasts" till Fjärran Östern. Många företag har flyttat hela sin produktion över dit. Jag der inte på det sättet att det skulle ha ändrats, men vi måste komma med nya produkter som vi är bra på att göra för att hålla någon produktion kvar här. Ta t.ex. mobiltelefonladdarna, som tidigare tillverkades i Kemijärvi... allt flyttades över till Kina. Därför måste vi visa att vi är bra här i Finland och pressa på priserna och vara effektiva för att hålla någon produktion kvar här. Och när vi är långt borta här i Finland så måste vi snabbt få ut varorna på marknaden och här kommer flygfrakten in igen.

### **Hurdant är konkurrensläget på flygfraktsmarknaden?**

Stenhårt. Det är det inom alla branscher nu men speciellt inom flyget. Fraktpriserna räknas ju per kilo och vi talar om marginaler på några cent. Marginalerna är verkligen små och konkurrensen är jättehard. Finnair har ju en stor andel till Asien nu tack vare sina direkta plan, men så kan vi köra flygfrakt på bil ner till Europa och därifrån vidare med flyg. Transittiden blir längre men då kan vi pressa på priset. Flygfraktspriset består av tre delar om man kallt säger; frakten, bränsletillägget och "securityn". Det har varit på marknaden ibland att man inte alls behöver betala frakten bara man betalar tilläggen. Då kan du tänka dig hurdan konkurrensen är. Många fraktbolag, alltså sådana som flyger endast frakt är i panik, för att det går verkligen inte bra för dem. Det har alltid varit på det sättet att exporten in till Asien har haft priserna verkligt nerpressade, för flygbolagen får största delen av sin från importen därifrån. Det finns så mycket export ut från Asien, att dom priserna kan bolagen höja och hålla på den höjden. Med dom vinsterna betalar de förlusterna de gör på exporten in till Asien. Man kan säga att vår export subventionernas av de höga importpriserna. När Finnair kom med notisen att de börjar flyga med en fraktmaskin i pressen... Om du tittar noga hur de hade skrivit den; "Finnair flyger till elva destinationer i Fjärran Östern", men de nämnde inget om exporten till Fjärran Östern. Dom måste ju också ha export där, och de har ju varit och frågat oss också, hur vi ser på saken, vilka rutter kan de köra? De har gjort benchmarking på alla speditörer för att fundera ut den mest lönsamma ruten, var det finns gods. Kunde vi t.ex. köra Helsingfors-Dubai-Bangalore-Shanghai, eller direkt till Söul? Men hela fraktmaskinen är nog byggd på importen för att konkurrensen är så hård där

### **Finland verkar vara en populär transferpunkt för flygfrakt till Asien. Varför?**

Vi har ju kortaste vägen till Asien. Om du åker från Frankfurt kommer du ändå upp tillbaks över Finland. Men när det gäller frakten har Finnair kört med sina passagerar-maskiner och då har kapaciteten inte varit så otrolig. På en Airbus A330 får du om du riktigt pressar upp till 15 ton frakt, men det beror också på väder och vind hur mycket du kan ta. Om det är motvind så flyger frakt ut.

### **Vad för avtal/lagar måste en speditör speciellt ta i beaktande i flygfrakten till Asien?**

Samma lagar och avtal som vi har var som helst. Där är inte någon skillnad. Vi har nog avtal med flygbolagen om ”blockerad” plats på planen; en viss mängd utrymme som är reserverat för oss och andra bolag. Vi har våra avtal med flygbolag på vissa rutter, t.ex. att vi kör med Finnair till Beijing, Med Great Wall till Shanghai via Europa, till Indien med Emirates osv. Vi försöker ju alltid hitta de billigaste på marknaden.

### **Hur är tjänstenätverket till Asien uppbyggt? Erbjuds också andra tjänster än själva flygfrakten, t.ex. vidaretransport, uppföljning?**

I dagens läge är vi alla stora globala speditörer här på marknaden. Vi själva blev uppköpta här för ett år sedan. Vi hette tidigare O. Nyström och var ett eget finskt bolag med stor export, flygexport, och vi blev uppköpta av Agility i januari 2009. Vi har alla stora på marknaden; DHL, Schenker, Kuehne + Nagel, Panalpina, alla är globala aktörer som har sina egna kontor i respektive länder. T.ex. Agility har 550 kontor i över hundra länder ca 37000 anställda. Vi erbjuder inte bara frakt, utan upphämtning, packning, lagerhantering, klareringar, körning hem på mottagarsidan, track-and-trace. Allt ska göras mer elektroniskt. Finska speditörer som är kvar på marknaden, som hårt satsar på flygfrakt är Beweship och Varova. Men det är paketpris vi ska ha i dagens läge. Det har också blivit att vi ska vara inne hos kunder som ”in-house forwarder”, alltså ända inne på fabriksgolvet, där vi tar emot och skeppar ut gods eller ser till att det finns råvaror för produktionen i lagret. Det är i dagens läge allmänt. Tidigare var det många japanska företag som skötte sådant här men nu gör vi också det.

### **Ifall ni samarbetar med andra bolag i distributionskedjan, vilka för- och nackdelar kan det innebära?**

Vi använder ju egna partners så långt det går. Agility tar emot på andra sidan, förtullar och kör hem varorna. När vi har ett och samma ADB-system så ser vi precis var godset rör sig, men om du har olika system med dina agenter så kan det brista i informationskedjan, där är en fördel. Ett enhetligt system är nog något man måste ha för att hållas konkurrenskraftig. ADB systemen, i dagens läge, jobbar vi på hela tiden. Det ska vara mer och mer automatiserat och mer information ska fås ut. Den här branschen satsar mycket på IT. Vi försöker också implementera fraktbrevslösa transporter, där allt är elektroniskt. Det är tre speditörer som testat det redan nu med ett flygbolag. Men ju mera vi pratar om papperslösa kontor desto mer papper har vi. Pappersmängden ökar i alla fall.

### **Hur följer en speditör med marknadsläget för flygfrakten till Asien?**

Vi följer med ganska mycket. Marknadsläget är sådant att priserna varierar mycket från dag till dag. Exporten har varit mer stabil. Vi har gjort långtidskontrakt med ett antal flybolag för att hålla priset på en stabil nivå, så att kunden inte behöver bekymra sig för vad det kostar idag. Våra egna kontor runtom i världen håller oss ajour om händelser som påverkar marknaden och transporterna, t.ex. naturkatastrofer och sådant.

### **Enligt er uppfattning, hur ser framtiden för flygfrakten till Asien ut?**

Så länge vi kan hålla oss konkurrenskraftiga och prisnivån nere klarar vi oss. Det är en viktig grej att vi är konkurrenskraftiga också i produktionen av våra tjänster, så att vi kan hålla själva flygfraktpriserna på en rimlig nivå. Då har vi en framtid också här. Men blir vi för dyra så kan verksamheten flyttas till t.ex. Indien.

En stor del av vår produktion flyttades till Tallinn. Sedan blev Tallinn dyrt och produktionen flyttades till Rumänien, som ännu fungerar. Nästa är Kina och Indien som är en stor marknad. Det finns ännu en världsdel vi inte ännu varit, där kineserna redan är hårt inne på marknaden och prövar sig fram, och det är Afrika. Sedan har vi gått igenom hela världen och allt börjar väl från början. Det är ett hjul som rullar. För lönen för en speditör som jobbar här hos oss får jag sex speditörer i Indien för samma pris. Varför skulle jag inte kunna börja producera allt där? Bara ett callcenter här i Finland och resten av tjänsterna med fraktsedlar och allt finns i Indien. Det här en grej som inte är oss så främmande, men ganska skrämmande. Vi har testat det här, det funkar. Om de är sex mot en, så tänk vilken service de kan göra då. Jag är själv orolig för sådant här. Finländare är jättebra på att "outsourca" allt. En dag märker man att man plötsligt har outsourcat sig själv.

### **Finns det något ni vill tillägga vad gäller flygfrakt till Asien?**

Jag hoppas att Finnair kommer att klara sig med sin nya fraktsmaskin. Det är ju deras gamla MD-11, som har en kapacitet på 100 ton / 600 kubik. Vi ska se hur och vart de börjar köra, men det är importen de satsar på och söker pengarna med. Till Shanghai kan du få fraktat för 10 cent per kilo. Från Shanghai kostar det kanske 2,50 dollar. För tillfället ökar frakten till Kina nog och Indien kommer att bli en stor marknad och växer hela tiden.

Japan är ett ganska dyrt land, och var verkligen i djup recession. Finnair började också flyga till Nagoya för något år sedan. Orsaken var att Toyota byggde en fabrik i St. Petersburg och Toyota-fabrikerna i Japan är precis vid Nagoya. Där fick de passagerare på rutten och vi fick frakt på samma gång. Det som går till Japan mycket nuförtiden, inte från Finland men från Norge, är norska laxen som japanerna använder till sin sushi. Det är fråga om hundratals ton flygfrakt i veckan som körs med frys-bilar från Norge hit till Helsingfors och flygs ut till Japan härifrån. Det är en stor business.

Största delen av flygfrakten härifrån flygs med passagerarplan och det fungerar så att först går passagerarna ombord, sedan bagaget, sedan posten, sedan allt som far illa t.ex. blommor och livsmedel, och till sist vanliga frakten. Kaptenen får sista informationen om väder och sådant. Det kan vara stormar på vägen och sådant. Då säger dom att dom behöver mera bränsle, t.ex. 10 ton kerosin mera. Varifrån tas den vikten ut? Jo, från frakten. Frakten är det första som flyger ut. Detta förekommer ofta. För ofta. Och den risken finns alltid där. Det finns specialare, som VIP cargo och sådant, där flygbolagen garanterar att frakten kommer med. De hade också garantier som sade att man fick pengarna tillbaka om det inte gick, men det har de också slutat med. Där meddelade dom att dom inte behöver betala tillbaks för att de ändå flyger så bra, med full kapacitet. Men det är skitprat. Orsaken är nog att så mycket blev på stranden att de inte hade råd att betala tillbaka allt. Jag har jobbat med flygfrakt sedan '83-'84 Man kan säga lite kallt att flygfrakten inte har gått framåt knappt alls. Flygplanen har blivit större, men lika mycket gods blir kvar på stranden och samma fraktsedlar skriver vi fortfarande. Uppföljningen har blivit bättre med e-mail och allt det här, men en bättre garanti att allting går som det är bokat... det går inte. Precis som passagerare överbokar man också frakten på ett liknande sätt. Karikerat sagt så har inte den här businessen gått framåt på 30 år. På 60-talet blev det precis lika mycket på stranden. Det var ju mindre paket då, nu är volymerna helt andra än då.

Om vi på 80-talet hade en försändelse över 1000 kilo så var den enorm. På 90-talet var över 10 ton en enorm försändelse, men nu är det ingenting. Idag, på en fredag, så kör vi troligen ut en 60-70 ton, varav 45-50 ton går till Fjärran Östern. Det är nog Asien som gäller. Största delen går till Kina och frakten till Indien växer hela tiden.

## **BILAGA 3. Intervjutraskript – Jorma Westberg, Beweship**

### **Intervjutraskript**

**Jorma Westberg**  
**Airfreight Export Manager**  
**Beweship**  
**27.4.2010**

#### **Lentorahdin kysyntä Aasiaan on nousussa Suomessa. Miksi?**

Lähinnä tulee mieleen että suomalaiset yritykset ovat siirtäneet paljon tuotantoa Kaukoitään ja tuotteita viedään sinne jalostettavaksi tai palikoita mitä ei muualla tehdä viedään sinne lentorahtina ja siellä sitten tehdään ne laitteet, ja ne tulevat sitten merirahtina tai lentorahtina takaisinpäin. Puhdasta myyntiä Suomesta Kaukoitään ei taida kauheasti olla, se on lähinnä jotain erikoistuotteita ja ehkä vaateteollisuutta ja jotain huippudesignia mitä menee lentorahtina ja on tosiaan suoraa myyntiä. Periaatteessahan lentorahti nyt on kasvussa... Kasvusuuntahan välillä vaihtelee, ennen aikoinaan meni paljon Jenkkeihin vientiä ja sitten se hiipui ja nyt se on Aasia, ja saadaan nähdä minne se tulevaisuudessa menee. Reilusti yli puolet lentorahdista menee Kaukoitään. Mutta aika paljon sitä menee alihankkijoille sinne jotka valmistaa tuotteet jotka sitten taas tulee myyntiin ympäri Eurooppaa ja maailmaa.

#### **Mitkä ovat hyödyt/haitat lentorahdin käyttämisessä Aasiaan?**

Haitta, jos se nyt on haitta, niin tietysti kuljetuskustannus on korkeampi kuin merirahtina mutta sitten taas ajallisesti säästetään ja pakkauksen ei tarvitse olla niin hyvin tehty, ja tuotteet eivät vaurioidu niin paljon kuin esimerkiksi merirahtissa. Tietysti sinne saa junallakin mutta siitä minulla ei ole mitään käsitystä. Aikasäästö se suurin hyöty on ja että tavara pysyy ehjänä. Ja jos ajatellaan ihan nykypäivänä elektroniikkaa niin jos on kuukauden matka niin se on jo vähän vanhentunutta. Suomesta ei paljon kännyköitä enää viedä Aasiaan, täältä saatetaan viedä joitain komponentteja. Aasian lentorahtivienti pieneni aika paljon kun NSN (Nokia Siemens Networks) iski sen Espoon tehtaan kiinni; kyllähän sieltä lähti paljon tavaraa Aasiaankin silloin aikanaan. Hinta on tosiaan tullut alas. Joskus aikanaan jonnekin Bangkokiin maksoi, silloin kun oltiin markka-ajassa, 12 markkaa per kilo, eli noin kymmenen vuotta sitten, ja tänään päästään alle kuudella markalla kevyesti. Eihän se varmaan ole kuin 30 % hinnasta mitä se on aikanaan ollut.

#### **Mitä tavallisesti kuljetetaan lentoteitse Aasiaan?**

Mitä meidän kautta aika paljon menee elektroniikkateollisuuden komponentteja, esimerkiksi ABB:lle Shanghaihin menee paljon. Ihan menee perusrautakin, jotain erikoisjousia sun muuta, mutta ne menevät elektroniikkateollisuudelle. Sitten tehdään siellä muuntajia ja muita härveleitä. Nyt on tullut paljon kyselyitä kun oli tämä turkishuutokauppa, niin sitten menee paljon turkiksia kaupaksi. Se on vähän kausittaista se mitä sinne milloinkin menee.

Sen minä tiedän että kalaa sinne menee paljon. Koneet ovat varmaan, ei nyt puolillaan mutta sanotaan että ainakin ihan varmaan 20 % Kaukoitään menevästä lentorahdista on kalaa, eli Norjan lohta. Sitä kuljettaa kaikki; Finnair ja Korean Air ja kaikki Ruotsista ja muualta. Se on semmoinen tuote mitä menee paljon lentorahtina. Se ei taas pyöri huolitsijoiden kautta, vaan lentoyhtiö hoitaa. Me emme näe sitä mutta siitä kuulee kun yrittää saada buukattua ja he joutuvat myöntämään että on kalaa täynnä kone. Ja syksyllä Beaujolais-viiniä pyörii ympäri maapalloa. Kausittain paljon vaihtelee mitä menee milloinkin. Yksi meidän asiakas lähettää kiskoja rakennusten ikkunanpesujärjestelmiä varten, että välillä menee ihan alumiinikiskoakin lentorahtina. Se on ihan laidasta laitaan. Japaniin menee joskus jotain vaatteita, mutta ei hirveästi mene, niin kuin aikaisemmin sanoin, puhdasta tuotetta.

### **Onko tapahtunut muutoksia siinä mitä kuljetetaan? Onko esim. Aasian taloudellinen kehitys johtanut uudenlaisten tuotteiden kasvaneeseen kysyntään?**

Tavallaan tuosta tuli jo aikaisemmin mainittua että sinne ei mene paljon enää niin sanottua valmistuotetta mikä on tehty täällä Euroopassa tai Suomessa. Toki sinnehän menee muumimukeja ja kaikennäköistä muumisälää, Japaniin ja muualle, eli erikoistuotteita.

### **Minkälainen on kilpailutilanne lentorahtimarkkinoilla?**

Tiukka, niin kuin se on aina ollut. Kaikki kilpailutetaan nykyään hirveästi, ellei se nyt ole ihan säännöllistä kuljettamista että joka viikko lähtee tietyinä päivinä. Toki sekin on kilpailutettu, mutta paljon kilpailua on jos on vähän isompi lähetys, esim. laivan potkuri pitää saada jonkin päin maailmaa tai Kaukoitää. Se kilpailuttaa monet huolitsijat ja huolitsijat kilpailuttavat vielä kaikki mahdolliset lentoyhtiöt. Siitä lähetyksestä voi muodostua äkkiä sata kyselyä kun kysyy viideltä huolitsijalta ja huolitsija kysyy sitten viideltä lentoyhtiöltä. Me kun olemme tällainen pieni huolitsija, niin meillä on aika paljon tällaisia yksittäisiä, niin sanottuja räätälöityjä lähetyksiä. Meillä ei hirveästi ole säännöllisiä lähetyksiä mitkä lentää viikoittain tiettyinä päivinä. Meillä on aika laaja edustajaverkosto Kaukoidässä kun olemme tällainen ”vapaa huolitsija”, että me ei olla kehenkään kytköksissä. Meillä saattaa olla Kiinassa kymmenenkin edustajaa kenen kanssa me tehdään yhteistyötä. Ne ovat vähän semmoisia yksittäistapauksia ne lähetykset.

### **Suomi näyttää olevan suosittu transfer-piste Aasiaan menevälle lentorahdille.**

#### **Miksi?**

Sehän on nopeaa, kun lennetään tästä suoraan Venäjän yli. Jos ajatellaan että lähdet esimerkiksi Lufthansalla tai KLM:llä, niin lentää ensin pois päin ja sitten lentää taas Suomen yli. Matkustajapuolellahan se on isompi etu, muutaman tunnin ero ei vaikuta rahdissa yhtä paljon. Kai se lähinnä on että Finnairilla on niin paljon tarjontaa kun avasi ja kasvatti Kaukoidän reittejään niin paljon. Ja onhan se kaikessa rahdissa niin, että mitä vähemmän sitä käsitellään, sitä halvemmaksi siitä tulee. Jos menee monen siirtoaseman kautta, missä tavara joutuu purkamaan koneesta, välivarastoimaan ja taas lastaamaan uudelleen, niin ainahan se maksaa jos ihminen siellä joutuu tekemään jotain. Aikanaanhan Pohjoismaissakin saatettiin lähettää rahtia itse omalle kaverille Ruotsiin autorahdina ja he lähettivät sieltä Finnairilla kun he saivat siellä halvemmalla kuin täällä Suomessa. Mutta siitä on kauan ja nykyään se ei enää toimi niin.

### **Mitä sopimuksia/lakeja huolitsijan pitää erityisesti ottaa huomioon Aasian lentorahdissa?**

Tietysti aina nämä lait ovat helppoja; ilmailulaki ja vaarallisten aineiden säännöt. Ne ei taas tähän kaupankäyntiin millään tavalla kuulu. Minun mielestä Aasian liikenne on kuitenkin aika helppo hoitaa, jos vertaa esimerkiksi Brasiliaan tai muuten Etelä-Amerikkaan, niin siellä on kaikenlaisia säännöksiä ja juttuja paljon enemmän. Ja nykyään alkaa kaikkialla olla että jos lähettää puupakkauksissa rahtia niin puu pitää olla lämpökäsiteltyä, mutta se alkaa olla jo kaikissa maissa. EU:n sisällä sitä ei tarvitse vahtia, mutta muuten kyllä. Ei oikeastaan ole mitään muuta kuin että kaikki tavara pitää vientiselvittää.

### **Miten palveluverkosto Aasiaan on rakennettu? Tarjotaanko muita palveluja kuin itse lentorahti, esim. edelleenkuljetuksia, seurantaa?**

Meillähän on, niin kuin sanoinkin, edustajia jo useampi samassa maassa, että meillä ei sillä tavalla varsinaista itärakennettua verkostoa ole. Me eletään vähän meidän yhteistyökumppaneiden sääntöjen ja ehtojen mukaan, mutta toki jos pitää saada paketti esimerkiksi Kiinaan, jonnekin sisämaahan lentorahtina niin kyllä me pääsääntöisesti käytetään jotain tiettyä huolitsijaa. Meidän lähetyksistä muutenkin noin 75 % on määrämaassa olevien huolitsijoiden järjestämiä, elikkä meillä ei ole kauheasti näitä kotimaisia asiakkaita jotka haluaisi toimittaa. Toki me järjestetään mutta meillä ei säännöllisiä kuljetuksia asiakkaalta johonkin tiettyyn paikkaan kovin paljon. Mutta me tarjotaan mitä palvelua asiakas vaan haluaa minne vaan, ellei ole täysin mahdotonta.

### **Jos teette yhteistyötä muiden yhtiöiden kanssa jakeluketjussa, mitä hyötyjä ja haittoja tästä voi syntyä?**

No jos vahingossa laittaa väärälle edustajalle jonkin toisen edustajan tavaraa niin sitten voi tulla jotain sanomista. Mutta tosiaan me tehdään useammankin kanssa yhteistyötä, että siinä täytyy vaan olla tarkkana ettei vahingossa mene toisen asiakkaan vahingoissa väärälle edustajalle. Mutta me ollaan vuosikausia tehty yhteistyötä muiden kanssa kun ei ole Beweshipiä Kiinassa mikä hoitaisi kaikki, ja ne toimeksiannot tulevat pääsääntöisesti sieltä.

### **Miten huolitsija seuraa Aasian lentorahdin markkinatilannetta?**

Melkein kaikki lentoyhtiöt kuuluu IATA CASS:iin, joka hoitaa rahdin veloittamisen. Sieltä tulee koottu lasku ja ne veloittavat meiltä. Me saamme sitten ostettua heiltä статистиikka jos haluamme, Eli me saamme faktaa siitä miten paljon tavaraa on lennätetty esimerkiksi Suomesta Shanghaihin ja mikä on ollut hinta. Lentoyhtiön myynti-ihmisetkin käyvät täällä ja niiltä voi sitten kysyä suoraan miten on tilaa tiettyihin kohteisiin. Tietysti omista systeemeistä seurataan miten esimerkiksi minne päin Kiinan liikenne on menossa; kilot, veloitus ja liikevaihto. Siitä näkee, vaikkakin vähän jälkijunassa.

### **Miltä Aasian lentorahdin tulevaisuus näyttää teidän mielestä?**

Todennäköisesti kiinalaiset vaurastuu ja Kaukoidässä muutenkin vaurastutaan ja niillä rupeaa olemaan rahaa, niin ne rupeavat haluamaan kaikenlaisia erikoistuotetta ja muuta. Kunhan tämä taantuma tästä helpottaa vielä enemmän niin eiköhän se kasvua päin ole sinnekin päin maailmaa. Japani on aika hiljaista ollut vuosikaudet jo.



Eihän sitä tiedä mitä suomalaisetkin keksii; jonkun uuden, myyvän tuotteen. Olisi ehkä aika alkaa keksiäkin kun kännykkä- ja teleteollisuuden tuotteita melkein tulee sieltäpäin enemmän kohta kuin mitä täältä lähtee sinne. Sehän siinä järjetöntä on että pahimpaan aikaan saat kymmenen kertaa halvemmalla täältä lennätettyä Kaukoitään kuin sieltä tännepäin. Vienti täältä sinne ei ole niin tärkeää, kunhan ne saavat koneet tännepäin täyteen. Tappiollahan he lentävät sinnepäin rahtikoneita.

**Onko teillä vielä jotain lisättävää Aasian lentorahdista?**

Finnairhan alkaa lentää pitkästä aikaa rahtikoneella Hongkongiin ja Koreaan. Ne oli myymässä MD-11 konetta Aeroflotille jolla oli tarkoitus tehdä siitä itselleen rahtikone, mutta jostain syystä he peruivat kaupat. Niiden piti alkaa lentää Kiinaankin, mutta eivät saaneet siihen lupaa.

## **BILAGA 4. Sammanfattning av intervju med Risto Suihko, Kuehne + Nagel**

### **Sammanfattning av intervju**

**Risto Suihko**  
**Airfreight Director**  
**Kuehne + Nagel**  
**11.5.2010**

#### **Efterfrågan på flygfrakt till Asien är på uppgång i Finland. Varför?**

- Asiens växande ekonomier, tillväxten i Asien snabbare än någon annanstans.
- Finska exportföretag söker tillväxt från Asien.

#### **Vilka är fördelarna/nackdelarna med att transportera med flygfrakt till Asien?**

- Flygfraktens fördelar är transporternas snabbhet vilket leder till att exportföretag kan utföra sina leveranser effektivt utan lagringsinvesteringar.
- Exportfraktens relativa förmånlighet p.g.a. trafikens balansförhållande (mera import än export) är också en fördel för företagen.
- Nackdelar är försändelsernas mått- och storleksbegränsningar, flygtrafikens föroringar och flygfraktens höga pris jämfört med sjöfrakt.

#### **När lönar det sig att använda flygfrakt till Asien framom andra transportmetoder?**

- Flygfraktens fördelar framkommer t.ex. ur reservdelsleveransers effektivitet.
- Slutkunden kan dra fördel av den snabba leveransen i sin egen produktion/försäljning.
- Läkemedels- och farmaindustrins produkter kräver snabba leveranstider.

#### **Vad är det man vanligtvis fraktar med flyg till Asien?**

- Maskiner, apparater
- Olika reservdelsleveranser
- Mediciner, farma/health care-branschens produkter

#### **Har det skett märkbara variationer i vad som transporteras? Har t.ex. den ekonomiska utvecklingen i Asien lett till ökad efterfrågan på nya typer av varor?**

- Speciellt mängden av läkemedels- och farmaindustrins produkter är på uppgång.
- Då produktion har flyttats till Asien finns ännu många underleverantörer kvar i Europa och detta har ökat på underleveranserna till Asien.

### **Hurdant är konkurrensläget på flygfraktsmarknaden?**

- I största allmänhet är konkurrensen väldigt hård på flygfraktsmarknaden.
- Asiens trafik kräver nätverksbildning och globala speditörer har klarat sig bättre här än lokala aktörer.
- Kunderna kräver i dagens läge förutom förmånliga fraktpriser också pålitlig service och snabb transporttid.

### **Finland verkar vara en populär transferpunkt för flygfrakt till Asien. Varför?**

- Finland är regionalt populärt mest p.g.a. Finnairs direkta flyg.
- Flygtiderna från Finland till Asien gynnar rutterna från Finland till Asien.
- Europas huvudvolymerna går ändå via Europas huvudflygplatser som har den största flygfraktskapaciteten till Asien.

### **Vad för avtal/lagar måste en speditör speciellt ta i beaktande i flygfrakten till Asien?**

- IATA:s bestämmelser (TACT rules)
- Bestämmelser gällande transporter av farligt gods (UN/ICAO)
- Internationella flygtransportsvillkor (Warsawa- och Montrealkonventionerna)
- Säkerhetsbestämmelser
- Trafiksäkerhetsverket TraFi:s säkerhetsanvisningar
- Tullens och andra myndigheters bestämmelser
- Vart och ett lands lagar och bestämmelser

### **Hur är tjänstenätverket till Asien uppbyggt? Erbjuds också andra tjänster än själva flygfrakten, t.ex. vidaretransport, uppföljning?**

För att nå framgång räcker det inte att speditören enbart erbjuder sina flygfraktstjänster till destinationsflygplatsen, utan kunderna kräver i dagens läge bl.a. följande:

- Speditören bör ha ett eget fungerande nätverk och ett enhetligt informationssystem
- En ansvarig part igenom hela distributionskedjan enligt leveransvillkoren
- Leveransgaranti vid användning av priority/express-frakttjänster
- Uppföljningsservice och gärna ett proaktivt alarmeringssystem
- En simpel prissättningsmodell och lättkontrollerad fakturering
- Klara ansvarsroller

### **Ifall ni samarbetar med andra bolag i distributionskedjan, vilka för- och nackdelar kan det innebära?**

- Speditörens roll har förändrats under de senaste åren till att speditören erbjuder kunderna hela transportkedjan, inklusive dörr till dörr-tjänster som innefattar partnerflygbolagets erbjudna fraktkapacitet samt speditörens egna och dess underleverantörers tjänster i både avgångs- och destinationslandet.
- Informationskontroll är i dagens läge viktigt och kräver att speditören har ett omfattande uppföljningstjänst.
- Man har fått det internationellt standardiserade Cargo 2000-programmet till flygfrakten, vars mål är att öka kundens tillfredsställelse genom bättre planering och uppföljning av leveranser.

- Speditörer, flygbolag och markpersonal kan certifiera sin verksamhet enligt Cargo 2000-programmet vilket gör verksamheten mätbar mot en plan bestående av planerade händelser. Detta gör verksamheten mer transparent och eventuella avvikelser kan rapporteras effektivare.

**Hur följer en speditör med marknadsläget för flygfrakten till Asien?**

- Exportmarknaden påverkas speciellt av importens läge.
- Obalansen mellan importen och exporten håller priserna i styr.

**Enligt er uppfattning, hur ser framtiden för flygfrakten till Asien ut?**

- Asiens marknader växer fortfarande. Tillväxten är klart större än i Europa eller Nordamerika
- Också exporten till Asien kommer att växa, här kommer också den kinesiska valutans möjliga kursändringar att påverka.

**Finns det något ni vill tillägga vad gäller flygfrakt till Asien?**

Flygfrakten är som bransch mycket reglerad och kräver också certifieringar bl.a.

- IATA certifikat
- Flygfraktsbranschens internationella certifikat (Cargo 2000)
- Allmänna kvalitetscertifikat (ISO 9001:2000)
- Miljöcertifikat (ISO 14001)
- AEO-certifiering (Tullen)