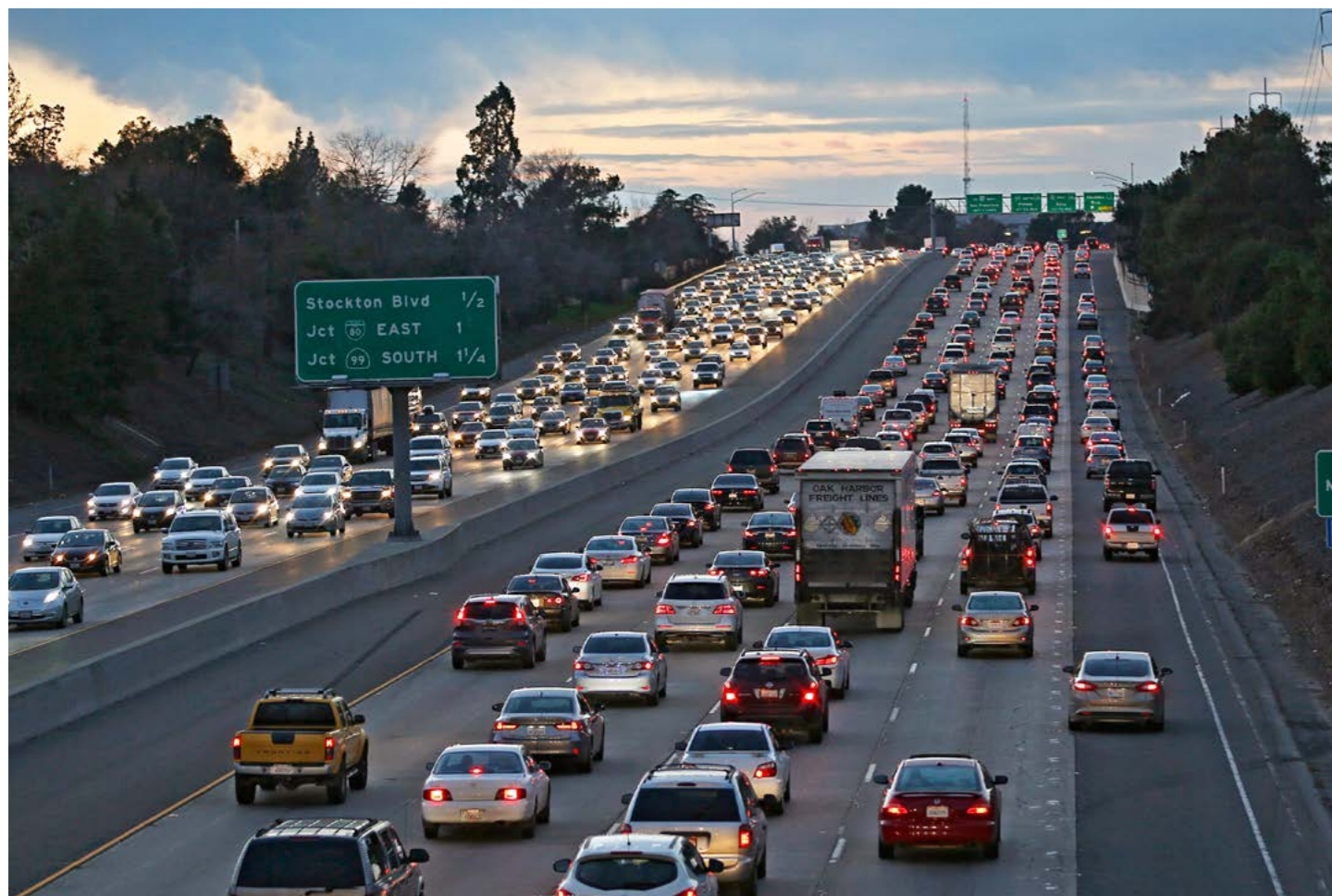


Handelsnettverk er ikke alltid så sofistikerte, men de er svært tilpasningsdyktige.

Samtidig kan de være ganske sårbare, noe

vi har en tendens til å ignorere.

I virkeligheten er det ikke grenser for hva som kan gå galt.



Flaskehals USAs highways er legendariske, men ifølge forfatter Edward Humes er standarden kun middelmådig i global sammenheng, og behovet for oppgradering er skrikende. Her fra kveldsrushet på Highway 50 i Sacramento, California, 26. januar 2017. Foto: RICH PEDRONCELLI, AP/NTB SCANPIX

Arven etter Silkeveien.

FREDRIK GIERTSEN
Litteraturviter og skribent

Internasjonal handel. Av alle verdens transportsystemer er Silkeveien utvilsomt det mest legendariske. Det vokste frem fra rundt år 200 f.Kr., og skulle etter hvert strekke seg over 6000 km – til lands og til vanns – fra Kina via Afrikas horn og langt inn i Europa. Silkeveiens rolle i historien kan knapt overvurderes, for den bidro til at man gjennom århundrene fikk utvekslet alle slags varer, i tillegg til ideer og diverse sykdommer.

Men også Silkeveien ble innhentet av begivenhetenes gang: Både oppløsningen av det mongolske riket på slutten av 1200-tallet og safavidenes dynasti i Iran på 1700-tallet bidro til at viktige handelspartnere ble avskåret fra hverandre, samtidig som at nye oppdagelser – særlig Christofer Columbus' av Amerika i 1492 og Vasco da Gamas av sjøveien til India fem år senere – førte til at det åpnet seg nye mønstre for de europeiske handelshus. Tyngdepunktet i verdenshandelen hadde definitivt forflyttet seg vestover, og der har det holdt seg siden. Men for hvor lenge?

Leveranser på døren. Marco Polos (1254–1324) beretninger om sandstørmør og bandittangrep sier sitt om hvor risikabel Silkeveien kunne være. Og fra vår hjemlige litteratur er vi kjent med hvordan den gamle Skipper Worse satset hele slektens formue på ett kort – nemlig at skipet «Familiens Haab» virkelig skulle komme fullastet hjem igjen fra Brasil – i Alexander Kiellands bok fra 1882.

I dag er vi blitt så godt vant at vi tar det meste for gitt: Prisene er blitt lavere, utvalget større og leveringstiden kortere. Det aller viktigste skrittet i denne utviklingen var noe så prosaisk som oppfinnelsen av den standardiserte containeren, noe som til de grader har effektivisert av- og pålesingen fra skip, tog og fly. Men også introduksjonen av netthandel har, sammen med Kinas økonomiske omlegging, snudd vår virkelighet som forbrukere på hodet. Og endringene i det store påvirker våre forventninger i det små: I dag forlanger vi den glutenfrie middagen inn vinduet innen timen, og den spesialtilpassede hundematen på dørstokken dagen etter.

Vi er i en epoke da amerikanerne er ledende innen både teknologi og konsum, og den som leser Edward Humes' bok «Door to door», vil også først og fremst få innblikk i hvordan disse endringene påvirker dagens USA. Noe av det han understreker sterkest, er at innovasjon ikke alltid fører til færre flaskehals, men at nye har en tendens til å oppstå hvis gamle forsvinner.

Smarttelefonen, som knapt fantes for et tiår siden, representerer på den ene siden en masse besparelser: Som teknologiens lommekniver gjør de at eieren ikke trenger å skaffe seg hverken vekkerur, kamera, kalkulator, stereoeanlegg eller GPS, og man trenger heller ikke å dra i banken, gå på biblioteket eller få tilsendt dagens aviser så ofte som før.



Christofer Columbus

Også introduksjonen av netthandel har, sammen med Kinas økonomiske omlegging, snudd vår virkelighet som forbrukere på hodet.



Arven etter Silkeveien.

Men Iphonens CO₂-avtrykk er likevel enormt, og dette er den andre siden. Humes anslår at den samlede transporten som ligger bak alle telefonens bestanddeler inntil produktet er ferdig montert – blant dem gull, sølv, platina, kobber pluss åtte temmelig ukjente grunnstoffer – til å være nesten like langt som en reise til og fra månen. Globalisering betyr mer langreste produkter, og ifølge *New Scientist* slipper de 15 største containerskipene ut mer skadelige svoveldioksider (SO_x) og nitrogenoksid (NO_x) enn hele verdens bilpark tilsammen, fordi de går på tungolje.

Containerens revolusjon. I gamle dager – her snakker vi helt opp til 1980-tallet – var det vanlig at fabrikk lagde så godt som alt de trengte selv, mens en iPhone i realiteten produseres på en rekke forskjellige steder, med deler som sammenføres etter hvert. Dette krever selvsagt også et mer pålitelig transportsystem enn før. I hine hårde dager kunne et skip ligge så lenge som ti dager i dokk mens arbeiderne jobbet med gaffeltruck og bærenett, ofte like planløst som en byfant som pakker bilen til en helgeutflykt.

Kombinert med toll, brekkasje og tyverier førte dette til et pristillegg på rundt 25 prosent, et problem som ikke ble løst med høyteknologi, men med standardisering. Den overraskende enkle løsningen gikk ut på at alt skulle pakkes i helt identiske metallbokser – utstyrt med ID-numre – som var store nok til at de bare kunne kobles på semitrailere. I tillegg måtte selvsagt havnene redesignes. Men belønningen – i form av besparelser og økt forutsigbarhet – var enorm, noe som utviklingen fra Skipper Worses seilskute til et av verdens største skip av sitt slag i dag – danske «Ebba Mærsk», som kan ta opptil 15 000 20-fots containere – med all mulig tydelighet viser.

En pekepinn på økningen i verdenshandelen de siste tiårene får man ved å sammenligne tallene for handelsflåten samlede kapasitet i 1980, som var på 11 millioner tonn, med tallet for 2010, som var på 169 millioner. Med sine partnere kontrollerer Mærsk Lines godt over tusen skip, med en markedsandel på 29 prosent. Men hvis det er danskene som er herrer på havet i dette markedet, så er det USA som er luftens baroner.

Ikke bare må de få alle disse varene inn i landet (98 prosent av amerikanernes klær er produsert i utlandet), de blir også stadig mer vant til at de kan



Gigantskip I 2010 ble «Ebba Mærsk» rapportert inn med 15 011 TEU (tilsvarende volumet til 20-fots containere) ombord utenfor Tangier. Foto: MÆRSK

leveres på døren. Den største aktøren i verden når det gjelder de «siste kilometrene» er UPS, som har sitt hovedkontor utenfor Atlanta i staten Georgia. UPS har et eget flyselskap som disponerer over 237 egne fly (de leaser enda flere), men deres varemerke er de brune varebilene, som hvert eneste døgn frakter ikke mindre enn 15 millioner pakker fra et av selskapets 2000 globale knutepunkter helt til kundens hjem.

Dette selskapets virksomhet er fullstendig bundet til klokken, og deres viktigste ansatte er 150 såkalte «industriingeniører», hvis jobb det er å finne de til enhver tid raskeste kjøreruter for sjåførene sine. UPS er kjent for nesten aldri å svinge til venstre i lyskryss. Dette er en policy for å unngå tomgang ved å vente på motgående trafikk, og dermed spare bensin til sine drøyt 100 000 kjøretøyer.

Den nye Silkeveien. Men alle de teknologiske fremskrittene skjuler at den enorme økningen i transportert volum tærer voldsomt på infrastrukturen, for både havner og veinett verden over er utsatt for en slitasje de ikke kan tåle. Og hvem vet, når det i tillegg blåser proteksjonistiske vinder over den amerikanske prærien, vil det kanskje åpne seg muligheter for en revansj for Silkeveien?

Mulighetene for dette blir i hvert fall undersøkt i Peter Frankopans bok «The Silk Roads», og utsiktene synes å være gode. Når man tar med i betraktningen at minst halvparten av Jordens befolkning bor langs denne ruten i øst, så er det ikke rart at forholdene forsøkes lagt til rette for økt handel over landegrensene igjen. Det er ikke bare olje, men også ukrainsk korn og afghansk opium som frister entreprenørene så vel som sluttbrukerne.

Til tross for kriger og mistenksomhet, finner Frankopan mange tegn på nært forestående oppgangstider: Oljeledninger strekkes og toglinjer



Ny handelskorridor Kina bygger en ny silkevei til Europa bestående av høyhastighetsjernbane, motorveier, energiforsyning og fiberoptiske nettverk. Langs den gamle sikeveiruten i Karakoram-fjellene på grensen mot Pakistan og India, bygges nå en ny, utvidet vei og ny jernbane. Foto: JØRGEN LOHNE, AFTENPOSTEN

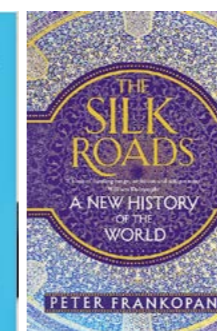
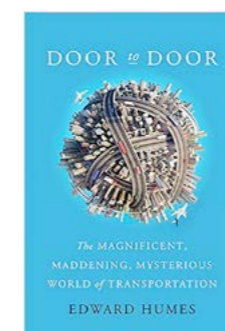
legges, mens byer vokser og avtaler signeres. Det er ikke tvil om at motoren her er Kina, og deres langsiktige tankegang illustreres ved at de nå kontraktfester gassleveranser for 30 år av gangen. At mange amerikanske selskaper flytter sin produksjon til Kina, er ikke noe nytt: Hewlett Packard lager nå årlig 20 millioner laptop og 15 millioner printere på sin fabrikk i Chongqing, og det er ikke gitt at de skal til Vesten, for det er andre markeder som er på vei opp.

Frankopan skriver at antallet containere som fraktes vestover til Sentral-Asia, India og gulfstatene, ventes å øke fra 7500 i 2012 til 7,5 millioner i 2020.

At Kina bygger en ny silkevei vestover for å få tilgang til både mineraler og markeder, er det i hvert fall liten tvil om. Men Frankopans optimisme på regionens vegne, vil nok få noe å bryne seg på i møte med klimaendringer og eventuelle nedgangstider.

Bli ikke overrasket hvis ting vi tar for gitt i dag, vil medføre betydelige utfordringer i fremtiden.

Når det blåser proteksjonistiske vinder over den amerikanske prærien, åpner det seg kanskje muligheter for en revansj for Silkeveien?



Litteratur: Edward Humes: «Door to Door: The Magnificent, Maddening, Mysterious World of Transportation» (HarperCollins, 2016) og Peter Frankopan: «The Silk Roads: A New History of the World» (Bloomsbury, 2015)

fakta

Silkeveien.

Den historiske Silkeveien (Silkerutene).

// Nettverk av ruter for den lukrative handelen med kinesisk silke som startet cirka 130 f. Kr., da det kinesiske Han-dynastiet åpnet for slik kontakt med Vesten.

// Allerede på 200-tallet f. Kr hadde den gresk-baktriske herskeren Euthymedus trolig ledet ekspedisjoner til Kashgar i det som i dag er den kinesiske regionen Xinjiang, og som skulle bli knutepunkt for denne handelen mellom øst og vest.

// Silkerutene åpnet for politiske og økonomiske forbindelser samt kulturutveksling over store avstander og var en betydelig faktor for sivilisasjonsutvikling, og strakte seg fra Kina til India, Lilleasia, Mesopotamia, det afrikanske kontinent, Hellas, Rom og De britiske øyer.

// På 1200-tallet var den venetianske oppdagelsesreisende Marco Polo blant de første europeere som reiste Silkeveien helt til Kina, og gjennom skildringer i sine bøker bidro han sterkt til å åpne vesterlendingers øyne for seder og skikker i Det fjerne østen.

// Oppløsningen av det mongolske imperium sent på 1300-tallet førte til at Silkeveiens tidligere så betydelige politiske, økonomiske og kulturelle betydning ble redusert.

Kinas nye silkevei til Europa.

// Den nye silkeveien fra Kina til Europa skal bestå av høyhastighetsjernbane, motorveier, energiforsyning og fiberoptiske nettverk. Byggearbeidet er allerede i gang på noen områder, mens det kun er en foreløpig visjon på andre.

// Ideen om Den nye silkeveien ble for første gang lansert av president Xi Jinping i september 2013, og nå omtales visjonen som et av de største økonomiske utviklingsprosjektene i historien. Silkeveiprojektene tar sikte på å skape forbindelser mellom 65 land og 4,4 milliarder mennesker.

// Innenrikspolitisk blir noe av det viktigste å løfte den fattige, vestlige delen av Kina ved å knytte den tettere sammen med de store vekstregionene langs kysten i øst. Samtidig vil man at den store regionen i nordvest skal bli bedre integrert, og at prosjektene skal brukes til å redusere misnøyen blant uigurbefolkningen i Xinjiang.

// Samtidig kan prosjektene bidra til å trygge Kinas forsyninger av energi, øke handelen med landene i Sentral-Asia og gjøre veien til Europa og Afrika kortere og enklere.

// Til sjøs handler silkeveiprojektet i stor grad om å forbedre og utvide allerede eksisterende handelsruter. Nye havner kjøpes og bygges i stor stil for å utvide kapasiteten.

Kilder: Ancient History Encyclopedia, Wikipedia, Aftenposten

UPS' brune varebiler frakter hvert døgn ikke mindre enn 15 millioner pakker helt til kundens hjem.



Størst på budleveranser UPS hevder de sparer nesten 40 millioner liter drivstoff i året på at deres sjåfører aldri svinger til venstre i lyskryss, og at dette samtidig sparer miljøet for utslipp på over 20 000 tonn CO₂. UPS har også en egen flåte med 237 fly. Foto: AP/NTB SCANPIX