

Kinas Belt & Road Initiative erbjuder stora möjligheter för Sverige och Skandinavien

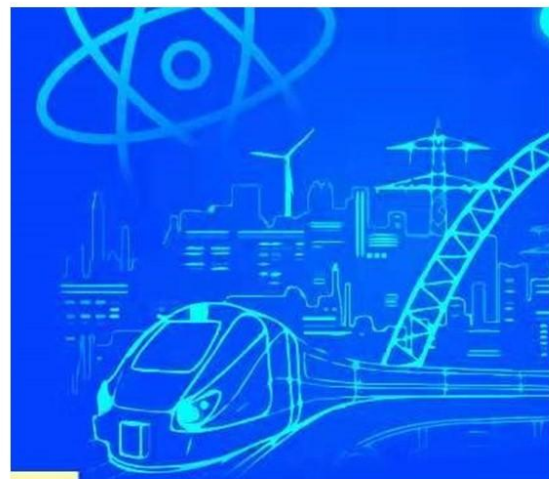
Rapport från Belt and Road Institute in Sweden (BRIX)

December 2019

Författare: Hussein Askary, styrelseledamot BRIX

Ulf Sandmark, ordförande BRIX

Lars Aspling, konsult, medlem i BRIX



Förord:

”Den som vill bli rik börjar med att bygga en väg!” - kinesiskt ordspråk

På bara sex år har Kinas Belt & Road Initiative (BRI) utvecklats till ett fenomen av aldrig tidigare skådade proportioner, som har ändrat hela den globala spelplanen. Sedan lanseringen 2013 har Kina slutit överenskommelser om samarbete med 129 länder och 29 internationella organisationer (september 2019) i såväl utvecklingssektorn som den industrialiserade världen. BRI har redan påverkat de internationella handelsförbindelserna, men ännu viktigare är att det har potential att omvandla de ekonomiska förhållandena på hela vår planet och de mellanstatliga förbindelserna i positiv riktning. Till och med belackarna tvingas medge att detta inte går att hejda, och länder i Väst som förut varit skeptiska eller motvilliga inser att BRI är något de måste förhålla sig till och försöka dra största möjliga nytta av, till gagn för sina egna företag och samhällen.

Bristande kunskap betyder missade chanser. Det är glädjande att regeringen i sin nyligen antagna ”Kinastrategi” beskriver BRI:s globala omfattning i positiva ordalag som ett ”övergripande ramverk med projekt inom en bredd av områden”, gällande transportinfrastruktur, telekommunikationer och energiförsörjning, men även forskning, innovation och teknologikutveckling. Men regeringen förklarar inte närmare vad som menas med att ”ta tillvara de möjligheter som Kinas utveckling erbjuder”.

Syftet med denna rapport är att öka kunskapen om hur ett tillvaratagande av dessa ”möjligheter” kan bidra till tillväxt och ökad produktivitet i Sverige och hela Europa. BRI erbjuder dessutom möjligheter för svenska företag i andra delar av världen, inte bara för de multinationella storföretagen, utan särskilt för små och medelstora företag (SME). Svenska storföretag drar redan fördel av den växande kinesiska marknaden och den kinesiska industriella basens ökade produktivitet. De har dock huvudsakligen varit inriktade på att exportera till Kina, och inte på att bli partner till kinesiska företag som är verksamma i andra delar av världen i projekt inom ramarna för BRI.

Den negativa bild av Kina som målas upp i svenska massmedier och sprids av en del politiska kretsar gör det svårt att bilda sig en egen uppfattning om vad BRI är. Vi vill med denna rapport råda bot på detta, genom att tillhandahålla saklig information om hur BRI kommit till, vad som utmärker det och de resultat det redan fått. Vi hoppas kunna hjälpa svenska beslutsfattare att utforma en tydligare och mer verklighetsförankrad politik i förhållande till Kina och andra BRI-länder, som kan leda fram till ett för alla parter produktivt samarbete. Svenska företag kan med sin erkänt stora innovationsförmåga bidra till att BRI-projekten kan genomföras på ett bra och effektivt sätt och genom partnerskap med andra företag komma ut på världsmarknaden. Den nuvarande avsaknaden av saklig information om BRI innebär många missade chanser.

Vi är övertygade om att en bättre förståelse av BRI kommer att hjälpa både beslutsfattare, företagare och allmänheten i stort att få en bättre förståelse för Kinas politik och intentioner, och på så vis lägga grunden för dialog och samarbete mellan folken.

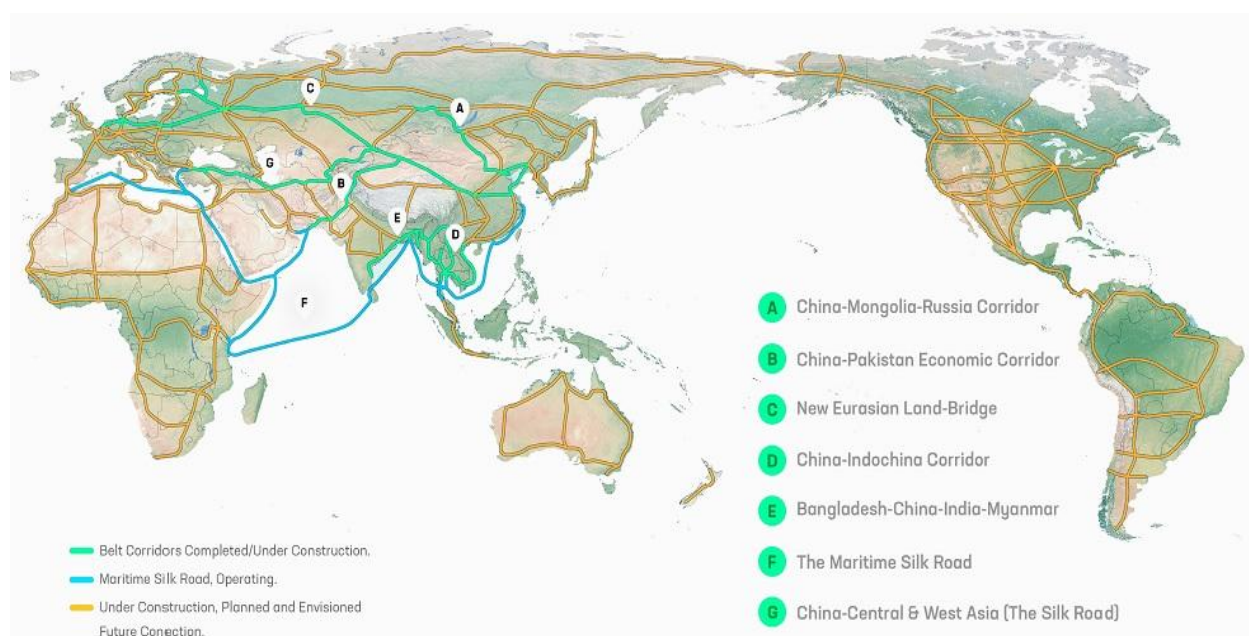
Kapitel 1.

Vad är Belt & Road Initiative?

Belt & Road Initiative (BRI) lanserades 2013 av Kinas president Xi Jinping. "Belt", bältet, avser "den nya Sidenvägens ekonomiska bälte", som sträcker sig över land och som beskrevs av president Xi i ett tal han höll på Nazarbajev-universitetet i Kazakstans huvudstad Astana (numera omdöpt till Nur-Sultan) den 7 september 2013. "Road", vägen, syftar på "2000-talets maritima Sidenväg", som tillkännagavs av president Xi när han en månad senare framträdde inför det indonesiska parlamentet. Med inspiration från den gamla Sidenvägen ska BRI uppgradera befintliga eller skapa helt nya infrastruktur- och handelskorridorer i transkontinental skala, som knyter ihop Kina och Ostasien med Europa och Afrika, och så småningom även med den amerikanska dubbelkontinenten.

Enligt Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD)¹¹ bor mer än hälften av jordens befolkning (4,8 miljarder människor) i länderna längs BRI-korridorerna. Dessa länders ekonomier värderas till sammanlagt 21 biljoner USA-dollar, eller runt hälften av hela världens BNP. Motsvarande 1 biljon USA-dollar har redan allokerats till påbörjade och planerade projekt.

BRI inriktades från början på sex landbaserade ekonomiska korridorer och en maritim Sidenväg (se karta).



De sju första BRI-korridorerna med möjliga framtida utvidgningar till en "världslandbro". Källa: BRIX

¹ <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>

- A. Korridoren Kina–Mongoliet–Ryssland
- B. Korridoren Kina–Pakistan (CPEC)
- C. Nya eurasiska landbron
- D. Korridoren Kina-Indokina
- E. Korridoren Bangladesh–Kina–Indien–Myanmar
- F. 2000-talets maritima Sidenväg
- G. Korridoren Kina–Centralasien–Västasien (Sidenvägen)

Vartefter arbetet på BRI-korridorerna framskrider antar dessa rena handelsvägar mer och mer karaktären av ett världsomspännande nätverk, där länder och kontinenter jobbar ihop med Kina eller med varandra om att skapa nya utvecklingskorridorer.

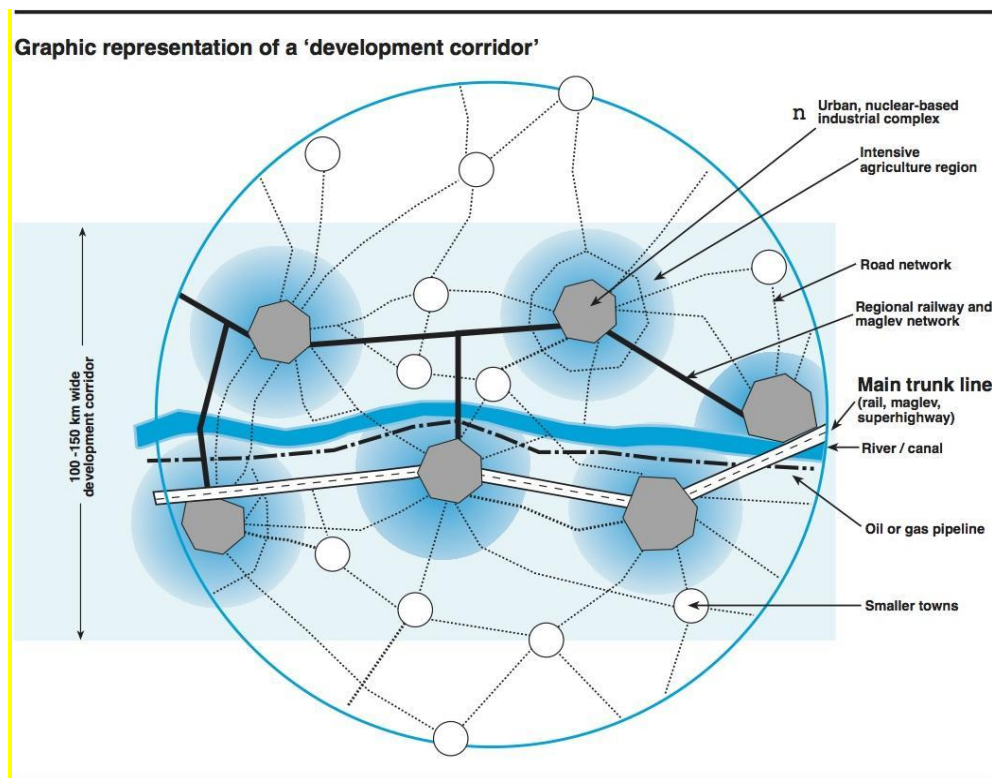


Sjötrafiken på Nordostpassagen under 2018. Källa: CHNL

Ett exempel är den arktiska Sidenvägen, som växt fram som ett BRI-projekt med stor betydelse för Sverige och de övriga nordiska länderna. Godstrafiken längs Nordostpassagen ökar snabbt i takt med nya stora olje-, gas- och mineralprojekt som förutom ryska företag också involverar europeiska, kinesiska, japanska, amerikanska och indiska företag. Den arktiska Sidenvägens ekonomiska korridor omfattar inte bara kustregionerna utan sträcker sig långt in i Eurasien.

Japan idkar handel med Kazakstan via den centralasiatiska republikens 200 mil långa flodförbindelse med den arktiska Sidenvägen.²

Allmänt: Vad är en utvecklingskorridor?



En utvecklingskorridor i genomskärning. Källa: Executive Intelligence Review

Många i Sverige misstar BRI för att bara handla om att skapa bättre tågförbindelser och smidigare handelsvägar. På senare tid har denna missuppfattning övergått till misstankar om att BRI skulle vara någon form av illasinnat militärlogistiskt system. Det beror på att man inte förstår vad "bältet" i Belt & Road står för.

"Bältet" står för någonting radikalt annorlunda. Bältet är en utvecklingskorridor, i samma mening som det uppstår en flodkultur längs en floddal, upprinnelsen till de flesta av världens allra äldsta civilisationer. De korridorer som järnvägsdragningarna bildar, bältena, är vår tids "flodkulturer" och tanken är att de ska sprida civilisationen ännu mer effektivt än de gamla sidenvägarna gjorde. Man anar potentialen i dag om man ser på vad den gamla Sidenvägen gav upphov till, med sina mycket mer begränsade möjligheter till samfärdsel: ett helt pärlband av legendariska städer, som blomstrade av handel, hantverksskicklighet och visdom.

Tanken bakom BRI är att gå tillbaka till grundläggande värden som respekt för suveränitet, utbyte av idéer och forskning, att bygga ut produktionskapaciteten med hjälp av ny teknik,

² En ingående redogörelse för den arktiska Sidenvägen finns i Arctic Economic Councils "The State of Maritime Transport in the Arctic", 2017: <https://arcticeconomiccouncil.com/wp-content/uploads/2019/05/AEC-Maritime-Transportation-WG-report.pdf>

förbättra produktiviteten med hjälp av nya infrastrukturella plattformar, anlägga nya städer, höja utbildningsnivån och öka levnadsstandarden. Det betyder att man samarbetar för en högre princip. En modern utvecklingskorridor är ett 10–15 mil brett bälte, uppbyggt kring transportvägar (spårburen och annan), vatten- och kraftledningar. Den öppnar nya områden för utveckling – förut svårtillgängliga områden kan med de nya transportmöjligheterna dra maximal fördel av sina naturtillgångar och mänskliga resurser. Nya städer och agro-industriella komplex kan växa upp längs de nya transport- och kommunikationsvägarna.

Förutom järnvägar, motorvägar, hamnar, sjöleder, olje- och gasledningar omfattar BRI också nya flygrutter, telekommunikationskablar och rymdsamarbeten. Avsikten är att knyta samman kontinenter och regioner för att främja ekonomisk tillväxt, handel, kulturellt utbyte och ekonomiskt samarbete, och att bygga upp en tillit mellan nationerna som kan skapa en fredlig värld.

BRI – mål och medel

Principerna bakom BRI formulerades av den kinesiska National Development and Reform Commission (NDRC) i ett dokument som offentliggjordes i mars 2015 med titeln "Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and a 21st Century Maritime Silk Road".³ Dessa principer är i korthet⁴:

1. Politisk samordning
2. Samfärdsel/Förbättrade kommunikationer
3. Obehindrad handel
4. Finansiell integration
5. Mellanmänskliga kontakter

Dessa principer, varav många återfinns i FN-stadgan, kan översättas till ett samarbete som är till ömsesidig fördel för alla inblandade parter. Politisk samordning syftar till att undvika missförstånd genom att man respekterar varandras suveränitet, oberoende, kulturella olikheter och skillnader i samhällssystem och normer. BRI tar avstånd från geopolitik, nollsummespel och inflytelsesfärer, där länder traditionellt, särskilt supermakterna, försöker sätta käppar i hjulet för varandra och utnyttja andras svagheter till sin egen fördel. Länderna borde i stället hjälpa varandra att bli starkare. Det yttersta målet för denna samordning är att skapa vad president Xi beskriver som "en gemenskap för en gemensam framtid för mänskligheten". Förbättrade kommunikationer är hörnstenen i initiativet. Att bygga ut infrastrukturen och fysiskt knyta ihop länder, regioner och kontinenter med varandra är den främsta uppgiften för de kinesiska byggföretagen och deras internationella partners, och detta främjar handelsutbyte, ekonomisk tillväxt och välbefinnande. Handeln ska vara fri och rättvis och inte hämmas av handelshinder, sanktioner eller handelskrig. Politiken bör också samordnas för att skapa finansiella resurser i form av produktiva krediter som görs tillgängliga för att öka samarbetet och

³ http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

⁴ En sjätte punkt, industrisamarbete, tillfogades under The Second Belt and Road Forum i Peking i april 2019 i ett dokument som utvärderade framstegen som gjorts i BRI under de föregående sex åren: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>

investeringarna i grundläggande infrastruktur och industriproduktion. De mellanmänniska kontaktarna i form av utbildningssamarbeten, kulturella utbyten, gemensamma forskningsansträngningar och turism tjänar som dörröppnare, som ökar den ömsesidiga förståelsen för varandras kultur och livsstil.

Kina sticker inte under stol med att man själv kommer att tjäna på detta initiativ, men menar att detta är fullt legitimt. "Kinas ekonomi är nära sammanflätad med världsekonomin", konstaterar NDRC. "Initiativet kommer att göra Kina i stånd att ytterligare utöka och fördjupa sitt öppnande, och förstärka dess ömsesidigt fördelaktiga samarbete med länder i Asien, Europa och Afrika och övriga världen." Kina kommer att kunna använda den enorma industriella kapacitet som man byggt upp under de gångna tre decennierna för att öppna nya marknader och handelspartners för sina produkter och sin teknik. Det slutliga målet är dock att BRI ska gagna alla de inblandade länderna.

En gemenskap för en gemensam framtid för mänskligheten

President Xi utvecklade värtaligt denna tanke i sitt tal inför FN:s generalförsamling i september 2015.⁵

"Vi bör förnya vår förpliktelse till FN-stadgans föresatser och principer, bygga en ny typ av internationella förbindelser präglade av vinn-vinn-samarbete och skapa en gemenskap för en gemensam framtid för mänskligheten", sa han och underströk att nationerna för att uppnå detta mål "bör bygga partnerskap i vilka länderna behandlar varandra som jämlikar, samråder med varandra och visar ömsesidig förståelse. ... FN-stadgan vilar på principen om suverän jämlikhet ... Alla länder måste vara med och forma världens framtid. Alla länder är lika mycket värda." President Xi förklarade vidare: "Vi bör förplikta oss till multilateralism och förkasta unilateralism. Vi bör anta en ny vision om att eftersträva vinn-vinn-resultat för alla, och förkasta det föråldrade synsättet att om en vinner så förlorar någon annan eller att segraren ska vinna allt. Samråd är en viktig form av demokrati, och det bör också bli ett viktigt medel i utövandet av vår tids internationella styre."

Vem bestämmer över BRI?

En vanlig uppfattning i Sverige och Europa, även bland de mest informerade institutionerna, är att BRI är "vagt"⁶ och inte transparent ifråga om sin utformning och vem som bestämmer över det. Förvirringen bottnar i uppfattningen att BRI är "ett projekt", i stil med Marshallplanen, som

⁵ Rubriken på talet var "Working Together to Forge a New Partnership of Win-win Cooperation and Create a Community of Shared Future for Mankind."

https://gadebate.un.org/sites/default/files/gastatements/70/70_ZH_en.pdf

⁶ "The BRI is vast in its scale and ambition but often perceived as vague in its purpose and scope. There is no official list of projects or even a list of BRI countries." Ur Business Swedens rapport China's Belt and Road Initiative: What's in it for Swedish Companies, februari 2019, sid 3. <https://www.business-sweden.se/contentassets/7bf2dc4eff4f4247bceddae32b8bca59/belt-and-road-initiative.pdf>. På denna länk finns faktiskt en lista över BRI-projekt och en lista över BRI-länder: https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10076

styrts och administreras av Kina från något kontor i Peking, ungefär som ett företag. BRI är inte ett projekt, utan ett initiativ till olika former av samarbeten mellan suveräna nationer. Kinas överenskommelser med länderna som medverkar i BRI-projekten ser olika ut, beroende på vad partnerlandet vill få ut av det, vilka speciella förhållanden som råder där och så vidare. Respekt för varje nations politiska, ekonomiska och kulturella särdrag är fundamentet för BRI-samarbetet. Alla avsiktsförklaringar (MoU) som Kina tecknar om BRI-projekten ser alltså olika ut, men samtliga vilar på de fem ovan beskrivna BRI-principerna. Avsiktsförklaringarna är dessutom inte bindande och rymmer ett stort mått av flexibilitet och frihet i det praktiska utförandet för båda parter.

Riktlinjerna för BRI är visserligen noga definierade av NDRC (National Development and Reform Commission), som ansvarar för hur initiativet utvecklas,⁷ men NDRC bestämmer inte över BRI. Framtidsvisionen formulerades i mars 2015 i vitboken "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road", utgiven gemensamt av NDRC och den kinesiska regeringens utrikes- och handelsministerier.

En ytterligare precisering av BRI gjordes inför The Second Belt and Road Forum i Peking i april 2019, där 150 länder var representerade, i dokumentet "The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects".⁸ Efter detta toppmöte presenterades 35 projekt runt om i världen som BRI-projekt. Många nationella, regionala och kontinentala infrastrukturprojekt som legat på ritborden i decennier har nu tack vare BRI återupplivats och borstats av, däribland en motorväg genom Afrika som på 1980-talet var tänkt att knyta ihop alla Afrikas huvudstäder. Kinas bidrag består i att man drar järnvägsräls med standardspårvidd och så småningom räls för höghastighetståg som löper parallellt med motorvägarna. (Se fallstudie Afrika nedan).

Om du vill förstå BRI – upptäck det "nya" Kina!

Den solida grund som BRI står på är det ekonomiska under som kineserna själva upplevt. Detta under är ett resultat av tre decennier av en makalös industrialisering, som åstadkommit med hjälp av statliga investeringar i infrastrukturprojekt i såväl städer som på landsbygden, megaprojekt på områdena transporter, vattenreglering, kraftproduktion, rymdteknik och forskning. Med hjälp av denna gigantiska och målmedvetna satsning kunde Kina från 1978 till 2018 lyfta 850 miljoner av sina medborgare upp ur fattigdomen – vilket intygas även av institutioner som Världsbanken⁹ – och bygga upp en egen industri- och forskningskapacitet i en takt som världen aldrig tidigare skådat.

Mellan 1987 och 2017 genomgick Kina den snabbaste urbaniseringsprocessen (organiserad intern migration) i mänsklighetens historia. Urbaniseringstakten ökade från 24 till 58 procent, vilket är mer än världsgenomsnittet på 54 procent, enligt World Development Indicators/World

⁷ Detta dokument förklarar tanken med BRI och hur den kinesiska ledningen tänker sig att den ska förverkligas och för vilket syfte. http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

⁸ "The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects", april 2019:

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>

⁹ <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview>

Bank Data.¹⁰ 27 procent av stadsbefolkningen bor dessutom i städer med mer än en miljon invånare.

Kinas BNP per capita ökade med 13 gånger mellan 1992 och 2017, från 1.300 USA-dollar till världsgenomsnittet på 16.800 USA-dollar. Detta är någonting helt unikt i modern tid. BNP per capita globalt ökade med bara tre gånger under samma tid.

De stora satsningarna på utbildningsområdet har resulterat i att de kinesiska universiteten nu utexaminerar åtta miljoner studenter varje år.

Kina har under de senaste 40 åren genomfört fler vattenbyggnadsprojekt än USA har gjort på hundra år. Ett annat mått som visar den enorma omfattningen av vad som åstadkommit är att Kina använde mer cement under de tre åren 2011-2013 än USA använde under hela 1900-talet! Kinas 3.000 mil långa höghastighetstågnät är mer än vad alla länderna i Västeuropa kan visa upp tillsammans. Kina har redan kommit långt i användningen av spjutspetstekniken bakom magnetsvävartåg, maglev. Den första kommersiella maglevbanan i världen byggdes mellan Shanghais flygplats och Shanghai (30 km) med en topphastighet på 430km/h. Kina planerar att knyta ihop alla sina storstäder med denna nya teknik. Man är också i färd med att ta fram den nya generationen maglevtåg, som kan komma upp i en hastighet av 600 km/h. Detta kommer att kunna ersätta mycket av inrikesflyget på kortare distanser.

Kina har 37 kärnkraftverk i drift (varav 70 procent är byggda de senaste tio åren) och ytterligare 19 var under byggnad den 31 december 2017.¹¹ Även om fossila bränslen har varit dominerande i Kinas energimix har man varit snabb med att gå över till mer och mer förnybart, och är nu världsledande när det gäller vatten-, sol- och vindkraft, som 2018 svarade för 37 procent av energiproduktionen. Enbart Treravinerdammen, färdigställd 2012 och störst i världen, har en installerad kapacitet på 20.000 MW.

Kina har också byggt världens största vattenregleringsprojekt, som genom tre system av kanaler ska leda 45 miljarder kubikmeter vatten årligen (lika mycket som Nilen när den når Aswan i Egypten) från Yangtze-floden i södra Kina till de torrare industrialiserade områdena i norr.

Kina har också ett mycket avancerat och ambitiöst rymdprogram, som har lyckats med konststycket att landsätta en farkost på månens baksida och med siktet inställt på Mars.

Det enda land som kommit i närheten av en så snabb industrialiseringstakt är USA på 1930- och 1940-talen, med president Franklin D. Roosevelts New Deal och krigsmobiliseringen under andra världskriget. Alla utvecklingsländer har möjlighet att följa Kinas exempel och genomgå en lika fantastisk ekonomisk utveckling, vart och ett givetvis på sitt eget sätt.

¹⁰ <https://data.worldbank.org/country/china>

¹¹ The International Atomic Energy Agency, China country profile, 2018;
http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

Givetvis har Kina med sina enastående bedrifter blivit världsledande på många områden inom byggnation och tillverkning, telekommunikationer, AI och olika forskningsområden. Några av världens största företag är kinesiska, t.ex. CRRC (tåg tillverkning), SinoHydro och PowerChina (vattenkraft/kraftproduktion) och Huawei (telekommunikation).

Kinesiska företag vinner en ökande andel av byggkontrakten globalt sett. 2018 hade kinesiska byggentreprenörer intäkter på ca 120 miljarder USA-dollar utanför den kinesiska marknaden. Detta utgör ca 25 procent av den internationella byggsektorns intäkter. I byggprojekt där flera länder varit inblandade drog kinesiska byggföretag in 60 procent av intäkterna i Afrika och 40 procent i Asien (utanför Kina). Kinesiska företag intog topplatsen ifråga om kontrakt gällande transporter, kraftproduktion och industrianläggningar. Resultatet är att 76 av världens 250 största byggföretag är kinesiska. Av de 20 största företagen är sju kinesiska, enligt U.S. Engineering News-Record.¹² Dessa företag har BRI att tacka för sina framgångar.

Hur BRI finansieras

Det är denna produktionskapacitet, tillsammans med Kinas starka finansiella ställning, med en valutasäkerhet på hela 3 biljoner USA-dollar, som backar upp BRI. Kina har också initierat bildandet av internationella finansinstitutioner som kan ge krediter till utvecklingsprojekt, främst Asiatiska infrastrukturinvesteringsbanken (AIIB, med ett kapital på 100 mdr USA-dollar och 100 länder som medlemmar, däribland Sverige),¹³ och Silk Road Fund (40 mdr USA-dollar). Kina är också en stor bidragsgivare till New Development Bank (NDB) som instiftades 2014 av BRICS-länderna (Brasilien, Ryssland, Indien, Kina och Sydafrika) med ett startkapital på 100 mdr USA-dollar. NDB har sitt huvudkontor i Shanghai.¹⁴

De "fyra stora" statsägda affärsbankerna i Kina (Export-Import Bank, China Construction Bank, China Development Bank och China National Agricultural Bank) är världsledande förebilder för en "produktiv kreditgivning". Under de senaste tio åren har de genererat nya "pengar" i en omfattning av närmare 14 biljoner USA-dollar, som har givits ut i form av kredit. Dessa statliga affärsbanker är inte banker för den kinesiska regeringen, och de gör inte anspråk på att kunna skapa krediter med stöd av centralbankens penningutgivning, utan deras kreditgivning baseras på den kinesiska centralbankens lån till dem ur den kinesiska valutasäkerheten som förvärvats genom produktion och export.

Mellan 2014 och 2017 lånade man ut ytterligare cirka 300 mdr USA-dollar i form av krediter till infrastrukturprojekt utanför Kina, inom ramarna för BRI. Det betyder att hela 8-10 procent av BNP har investerats i ekonomisk infrastruktur under 20 års tid, och att faktorproduktiviteten varje år ökade med i genomsnitt 3,11 procent under åren 2001–2014, enligt USA:s Bureau of Economic Analysis (som jämförde detta med USA:s faktorproduktivitet, som var en sjundedel av Kinas).

¹² <https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-International-Contractors-1>

¹³ <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

¹⁴ <https://www.ndb.int/about-us/>

Under samma tid, sedan finanskrisen 2008, har de "tre stora" centralbankerna i väst, USA:s Federal Reserve, Europeiska unionens ECB och Bank of Japan, skapat grovt räknat 13–14 biljoner USA-dollar, bland annat genom sina så kallade "kvantitativa lättnader". Men ingenting av denna svindlande summa har skapats för något ekonomiskt eller handelsrelaterat syfte. Dessa pengar har skapats enkom för ett finansiellt syfte: för att ösa tillräckligt med likviditet över de egna storbankerna för att de inte skulle gå bankrutt på grund av sina enorma förluster och nödlidande krediter i den finansiella spekulatörens spår.

Det ligger en viss ironi i att Kina tillämpar samma statligt garanterade "produktiva kreditgivning" som USA och Europa använde under 1800-talet och början av 1900-talet för sin egen industrialisering och för återuppbyggnaden efter andra världskriget. Men nu används den inte längre i USA och Europa. Kina sprider däremot sin egen framgångsrika finansieringsmodell till BRI-projekten.

OECD har konstaterat att "finansieringen för BRI:s utvecklingsmål är redan i full gång".¹⁵ China Development Bank stöder 400 projekt i 37 länder till ett värde av 110 mdr USA-dollar och bevakar ännu fler potentiella projekt. Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) är engagerad i 212 projekt till ett värde av 67 mdr USA-dollar och förväntas nå upp till runt 159 mdr USA-dollar. Bank of China beviljade 100 mdr USA-dollar för perioden 2016-2018. China Export-Import Bank stödde 1000 projekt i 49 länder till ett värde av 80 mdr USA-dollar. China Construction Bank stöder också BRI-projekt. Silk Road Fund, med ett kapital på 40 mdr USA-dollar, är jämförelsevis mindre, men samarbetar med andra finansinstitutioner i konsortier.

Varför talet om skuldfällan inte stämmer

Under de senaste tre åren har medier i Europa och USA framställt BRI som en lömsk plan från Kinas sida att sätta utvecklingsländer i en skuldfälla med hjälp av stora lån till infrastrukturprojekt. Denna bild innehåller minst tre allvarliga felaktigheter:

För det första: Det är inte Kina som föreslår och ännu mindre bestämmer vilka projekt som ska genomföras. Kina hjälper bara till att bygga projekt som BRI-länderna själva definierat som prioriterade i deras egna utvecklingsplaner. Hamnen i Hambantota i Sri Lanka, som hålls fram som det främsta – och enda – exemplet på hur Kina "lurar länder att dra på sig lån för megaprojekt som de inte har råd med", ingick i den lankesiska regeringens plan för att avlasta den enda större hamnen i landet, Colombo Harbor Port, genom att anlägga en ny hamn och bygga ett industriområde i dess närhet. Den planen gick tillbaka till 2002, långt innan BRI var påtänkt. Att bygga kraftverk och anlägga nya industriområden var ett led i den ekonomiska tillväxtsatsningen "Regaining Sri Lanka". Efter många års fruktlösa böner om finansiering från Japan, Europa och Världsbanken tackade Sri Lankas regering ja till erbjudandet från Kina som kom 2010.

För det andra: Bristen på konkreta bevis som stöder författarnas negativa ställningstaganden till BRI i dessa medier och så kallade forskningsrapporter. De är utslag av en allmän

¹⁵ OECD, 2018 <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>

misstänksamhet mot Kina och förutfattade meningar som saknar grund i verkligheten. Det som fakta visar är snarare raka motsatsen till den här typen av rapportering. Den väldokumenterade forskning som gjorts av China–Africa Research Initiative vid Johns Hopkins-universitetets School of Advanced International Studies (SAIS-CARI) visar till exempel att de afrikanska länderna inte i första hand är skuldsatta till Kina, utan till västländer och västligt dominerade institutioner som Internationella valutafonden och Världsbanken.¹⁶ Dessa skulder går tillbaka till en tid långt innan Kina trädde in på den afrikanska scenen. I alla afrikanska länder utom tre (Djibouti, Kongo-Kinshasa och Zambia) utgör skulderna till Kina i genomsnitt bara 18 procent av utlandsskulden, medan skulderna till institutioner i väst utgör 70 procent.

I samtliga andra fall, alltså även Sri Lanka och Pakistan, är det skulderna till finansinstitutioner i väst som utgör merparten av utlandsskulden. I Pakistan är det den s.k. Parisklubben (nästan uteslutande västländer) och multilaterala långgivare med IMF och internationella storbanker i spetsen som är landets största långgivare, inte Kina, enligt Pakistans officiella statistik.¹⁷ 2018 uppgick Pakistans utlandsskuld till drygt 95 miljarder dollar, och skuldtjänsten till dessa huvudsakligen västliga långgivare belöpte sig till 4,2 miljarder dollar. Skuldtjänsten på lånen gällande China-Pakistan Economic Corridor påbörjas 2021 med runt 300-400 miljoner dollar årligen, enligt statliga pakistanska tjänstemän citerade i *The Dawn*.¹⁸

För det tredje: En annan viktig skillnad är att de kinesiska lånen är riktade till produktiva projekt som kommer att leda till ökad produktivitet i det berörda landet, och därmed öka landets förmåga att omsätta och avbetala lånen. IMF-lånen däremot har rent finansiella syften och i lånevillkoren ingår att investeringar i infrastruktur skall sågas ned. IMF-lånen till Pakistan via mekanismen Extended Fund Facility, med ett lån år 2016 på 6,4 miljarder USA-dollar, har som villkor att budgetunderskottet inte får överstiga 4,2 procent, vilket i princip omöjliggör alla större statligt finansierade investeringar i infrastruktur. Ett annat villkor var att Pakistan skulle dra ned på sina egna utvecklingsplaner med motsvarande 1,6 miljarder USA-dollar.

Att satsningar på avancerad infrastruktur korrelerar med en ökad ekonomisk produktivitet är väl belagt genom studier som gjorts på USA:s egen ekonomi. Vad gäller Pakistan blir detta förhållande närmare belyst i det följande kapitlet.

Det finns ett starkt samband mellan kreditgivning till nya infrastrukturprojekt och den så kallade totala faktorproduktiviteten. Den senare parametern är ett försök att mäta den del av ett lands ekonomiska tillväxt som beror på tekniska framsteg. Den högsta årliga produktivitetstillväxten i USA inföll, med detta mått mätt, under de perioder då man gjorde de största investeringarna i infrastruktur som använde ny teknik – ny transportteknik för vägbyggen, kanaler, järnvägar och så småningom rymdfärder, kraftproduktionsteknik, vattenbyggnadsteknik, kommunikationsteknik. Allra snabbast ökade den totala faktorproduktiviteten under 1930-talet, med 3,3 procent

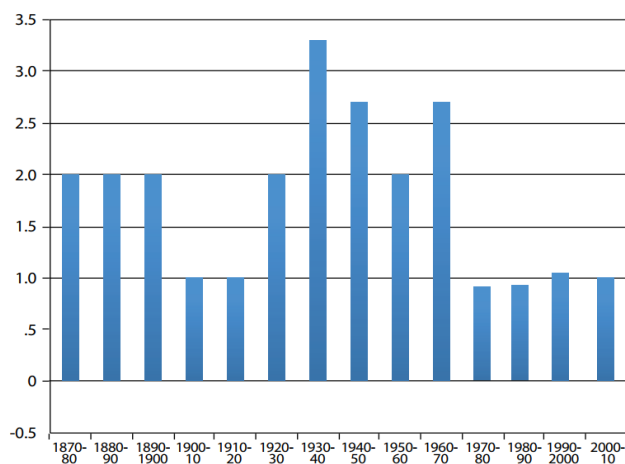
¹⁶ “The Path Ahead: The 7th Forum on China-Africa Cooperation” SAIS-CARI Briefing Paper, 1 aug 2018, Janet Eom, Deborah Brautigam och Lina Benabdallah. Tillgänglig på: <http://www.sais-cari.org/s/Briefing-Paper-1-August-2018-Final.pdf>

¹⁷ Se hela listan över Pakistans stora långgivare, utlandsskuld och andra skulder för budgetåret 2017-2018 här: <http://www.sbp.org.pk/ecodata/pakdebt.pdf>

¹⁸ <https://www.dawn.com/news/1438508>

årligen, tack vare president Franklin D. Roosevelts New Deal och Four Corners-programmet, med sina stora infrastruktursatsningar i alla fyra hörnen av USA. Detta enligt en rapport från U.S. National Bureau of Economic Research från 2005.¹⁹

FIGURE 3
Total Factor Productivity in the U.S. Economy
(Annual Growth by Decade)



Source: NBER, Congressional Research Paper "Total Factor Productivity Growth in Historical Perspective", 2013

Ett i tiden mer näraliggande exempel på detta nära samband är Kinas ekonomiska tillväxt de senaste 20 åren.

BRI: Fakta och statistik

- Kina har ingått samarbetsavtal med 129 länder och 29 internationella organisationer.
- Godstågen mellan Kina och Europa, som knyter ihop Kina med 50 städer i 15 länder, hade vid årets utgång 2019 genomfört mer än 20.000 resor.
- Handelsvolymen (varor) mellan Kina och BRI-länderna från 2013 till 2018 översteg 6 biljoner USA-dollar, med en årlig ökningstakt på 4 procent.
- Kinesiska företag gjorde från 2013 till 2018 direktinvesteringar i BRI-länder till ett värde av mer än 1 biljon USA-dollar, med en årlig ökningstakt på 5,2 procent.
- Nya affärskontrakt tecknades med BRI-länder till ett värde av drygt 600 miljarder USA-dollar, med en årlig ökningstakt på 11,9 procent.
- Kinesiska företag byggde zoner i BRI-länder för ekonomiska och handelsrelaterade samarbeten, vilket medförde att runt 300.000 jobb skapades där, med en sammanlagd investering på drygt 30 miljarder USA-dollar.

¹⁹ "Sources of TFP Growth in the Golden Age," National Bureau of Economics Research, 2005

– Vid 2018 års utgång hade China Export & Credit Insurance Corporation försäkrat tillgångar i BRI-länder till ett värde av sammanlagt mer än 600 miljarder USA-dollar.

Kapitel 2

BRI i arbete:

Höjer produktiviteten & säkerställer hållbarhet

I många delar av världen är brist på grundläggande ekonomisk infrastruktur (transportmöjligheter, kraftproduktion och vatten, tillsammans med utbildning och sjukvård) det största hindret för ekonomisk utveckling och höjd produktivitet. Det är därför som Kina satsar så stort på infrastrukturprojekt i partnerländerna i BRI. Och man gör det med erfarenheterna från sin egen utvecklingsprocess i ryggen.

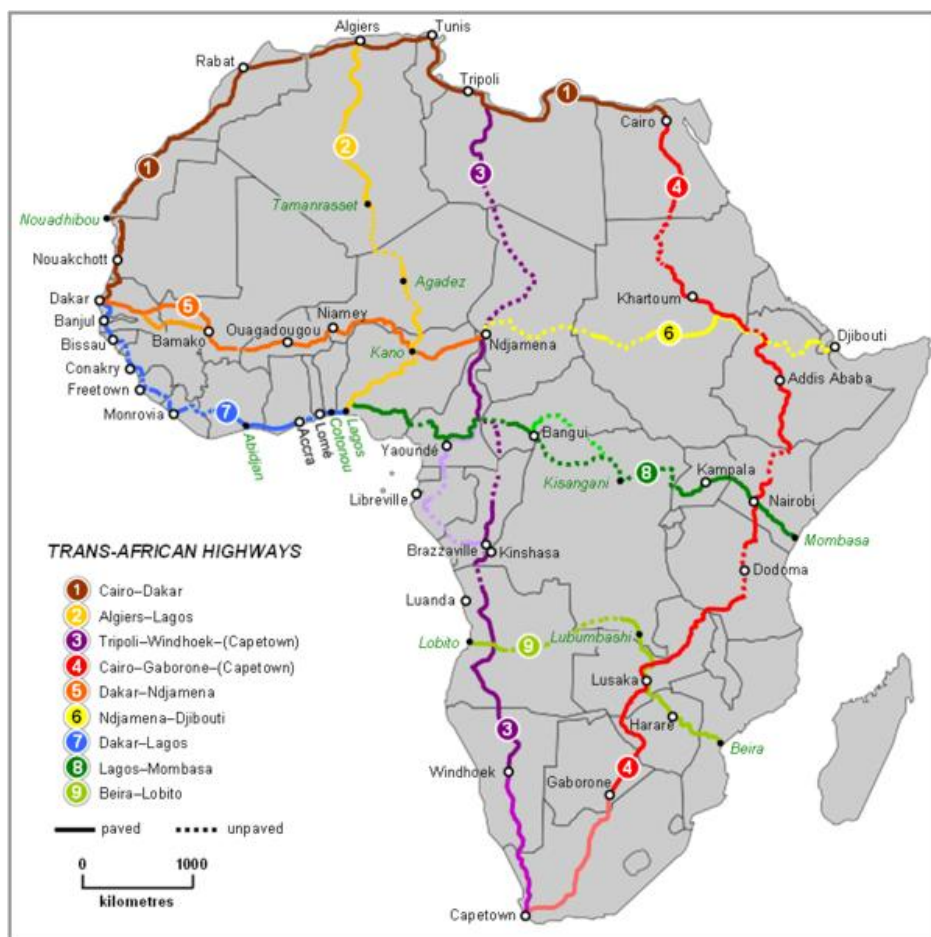
Fallstudie Afrika

I sitt tal inför de församlade afrikanska stats- och regeringscheferna på FOCAC-mötet i Johannesburg 2015 identifierade Kinas president Xi Jinping ”tre flaskhalsar” som hindrar Afrikas utveckling, och han förklarade också hur Kina avsåg att gå till väga för att lösa upp dessa flaskhalsar.²⁰ Han sa: ”Med sikte på att bygga ett omfattande strategiskt och samverkande partnerskap mellan Kina och Afrika kommer Kina att sätta i verket tio planer för samarbete med Afrika under de kommande tre åren. Med principerna statligt överinseende, företagen som främsta aktörer, marknadsekonomi och vinn-vinn-samarbete som ledstjärnor ska dessa planer angripa tre flaskhalsar som hämmar Afrikas utveckling, nämligen brist på infrastruktur, brist på kvalificerad och yrkesutbildad arbetskraft samt brist på kapital, med målet att påskynda Afrikas industrialisering och modernisering av jordbruket, och uppnå en hållbar utveckling.”

Brist på infrastruktur: Länderna i Afrika lider i regel brist på infrastruktur för transporter, kraftproduktion och vattenförsörjning. Detta har varit ett av de största hindren för deras ekonomiska utveckling. Afrikanska unionen har länge haft planer på flera transkontinentala transportkorridorer, bland annat ett transafrikanskt motorvägsnät (se kartan). Men dessa planer har aldrig lämnat ritbordet. Resultatet är att de afrikanska ländernas inbördes handel bara utgör 13 procent av deras totala handel. Enligt en studie gjord av Världsbanken 2006 skulle det räcka med en uppgradering av det befintliga vägnätet för att åstadkomma en väsentligt ökad handel, särskilt för länderna utan tillgång till hamnar, i

²⁰ President Xi Jinpings tal på FOCAC-mötet i Johannesburg 2015:
<http://english.cri.cn/12394/2015/12/05/4083s906994.htm>

vissa fall med upp till 1000 procent.²¹ I maj 2014 gjorde Kinas premiärminister Li Keqiang en rundresa på den afrikanska kontinenten och lovade att Kina i samråd med Afrikanska unionen skulle hjälpa till att bygga moderna motorvägar mellan alla de afrikanska huvudstäderna.



Afrikanska unionens föreslagna motorvägsnät.

Sedan dess har Kinas infrastrukturinvesteringar inriktats på att överbygga glappen i transportmöjligheterna mellan länder och inom länder. I maj 2014 tecknade Kina en överenskommelse med East African Community (EAC) om att upprätta en järnvägsförbindelse mellan Kenyas huvudstad Nairobi och hamnstaden Mombasa vid Indiska oceanen för 3,8 miljarder USA-dollar, som den första etappen i ett nät som till slut ska knyta ihop Uganda, Rwanda, Burundi, Sydsudan och Etiopien. Den 425 km långa sträckan Nairobi–Mombasa öppnades för trafik 2017. Det var också Kina som finansierade och byggde sträckan Lagos–ano i Nigeria, som stod klar 2016.

²¹ Uwe Deichmann, "Road Upgrading and Trade Expansion in Sub-Saharan Africa," World Bank, 2006. (<http://econ.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTDEC/EXTRESEARCH/0,,contentMDK:22203784~pagePK:64165401~piPK:64165026~theSitePK:469382,00.html>)

En annan milstolpe var färdigställandet av den 750 km långa elektrifierade järnvägen mellan Addis Abeba och Djibouti i oktober 2016. Den innebär att det kustlösa Etiopien och dess 90 miljoner invånare genom hamnen i Djibouti nu har fått en förbindelse till internationella handelsrutter och den maritima Sidenvägen. Byggarbetet tog fart efter att avtal hade tecknats 2011 mellan Etiopiens järnvägsbolag och de kinesiska byggföretagen CREC och CRCC. Bygget finansierades med ett lån på 3 miljarder USA-dollar från Kinas Export-Import Bank. Järnvägen är ett led i Etiopiens plan för Tillväxt och omvandling, en mycket ambitiös industrialiseringsplan som inbegriper ett landsomfattande järnvägsnät som knyter ihop de större städerna, etablering av fem stora industrizoner samt vattenbyggnads-, kraftverks- och jordbruksprojekt.

I Angola färdigställde kinesiska företag den 1344 km långa Benguelajärnvägen 2014. Den ingår i det transafrikanska Tanzania–Zambia–Angola-projektet som skapar en förbindelse från kust till kust, mellan Indiska oceanen och Atlanten.

Kina är också involverat i många kraftverks- och vattenbyggnadsprojekt i olika delar av Afrika. Den största satsningen på det området är steg ett i en serie Grand Inga-dammar i Kongofloden i Kongo-Kinshasa. Detta steg, Inga III, kommer att generera 11.000 MWe och trefaldiga landets kraftproduktionskapacitet. Det 14 miljarder USA-dollar stora projektet finansieras och genomförs gemensamt av Three Gorges och Sinohydro från Kina och byggbolagen ASC och Eurofinsa från Spanien. När alla Grand Inga-dammarna är på plats kommer de att ha en total kapacitet på 40.000 MW, vilket gör det till världens största vattenkraftsprojekt.

Med riklig tillgång till elektricitet kommer Kongo-Kinshasa och dess grannländer att ha goda möjligheter att nå sina utvecklingsmål. Den här typen av samarbeten och partnerskap mellan kinesiska och europeiska företag är vad BRI ställer i utsikt också för svenska företag.

Brist på kapital. Mellan 2015 och 2018 tillhandahöll Kina motsvarande 60 miljarder USA-dollar i form av lån och direktinvesteringar i infrastrukturprojekt, i den första fasen av sitt samarbete med Afrika inom ramarna för Forum för Kina-Afrika samarbete (FOCAC). Vid det andra FOCAC-toppmötet i Peking i september 2018 gjorde president Xi en utfästelse om att ställa ytterligare 60 miljarder USA-dollar till förfogande. Dessa summor gäller projekt som utförs av kinesiska, huvudsakligen statliga, byggföretag och deras afrikanska kompanjoner. Därutöver fortsätter kinesiska banker att tillhandahålla lån till kinesiska privata företag som investerar och växer i Afrika.

Brist på kvalificerad arbetskraft. Kinesiska företag med verksamhet i Afrika erbjuder ofta sina afrikanska anställda olika yrkesrelaterade utbildningar på platsen, många erbjuder också utbildning i Kina (se nedan). Därutöver har Kina utökat antalet afrikanska studenter som skrivs in vid kinesiska universitet med 45.000 studenter om året. 2018 gick Kina om både Storbritannien och USA i antal afrikanska studenter. Bara Frankrike ligger fortfarande före Kina i detta avseende. Kina arbetar också på att utveckla ett forskningssamarbete med afrikanska universitet, framför allt på områdena jordbruk och livsmedelssäkerhet.

Kina och Afrika: Fakta kontra fiktion

2017 hade Kina blivit Afrikas största handelspartner. I juni 2017 offentliggjorde konsultbyrån McKinsey & Company häpnadsväckande statistik över omfattningen av Kinas ekonomiska engagemang i Afrika och tog kål på många myter om detta engagemang. Rapporten med rubriken "Dance of the Lions and Dragons" byggde på utfrågningar av 1.000 kinesiska företag i åtta afrikanska länder.²²

Resultatet av undersökningen visade att:

- Kinas engagemang i Afrika är mycket större än som framgår av den officiella kinesiska statistiken.
- Under de senaste två decennierna har Kina blivit Afrikas största ekonomiska partner, med en årlig varuhandel som 2015 uppgick till 180 miljarder USA-dollar, att jämföra med handeln med Afrikas andra stora partnerländer: Indien (59 miljarder), Frankrike (57 miljarder), USA (53 miljarder) och Tyskland (46 miljarder). Handeln har ökat med cirka 20 procent per år.
- Kinesiska direktinvesteringar i utlandet har växt ännu snabbare det senaste decenniet, med en årlig ökningstakt på 40 procent.
- Kina är också en stor och snabbt växande biståndsgivare.
- Kina är den största källan till "byggfinansiering för många av Afrikas mest ambitiösa infrastruktursatsningar de senaste åren".
- 10.000 kinesiska företag är verksamma i Afrika. Runt 90 procent är privatägda, vilket motsäger uppgifterna om att det är de stora statliga företagen som dominerar.
- En tredjedel av dessa företag sysslar med tillverkning, och svarar för "uppskattningsvis 12 procent av industriproduktionen i Afrika – värderad till sammanlagt runt 500 miljarder USA-dollar årligen".
- Tvärtemot beskyllningarna om att Kina lägger beslag på Afrikas naturtillgångar visar rapporten att dessa företag inte har fokus på att föra ut varor från Afrika utan på att producera för att möta den växande efterfrågan på denna kontinent.
- Kinesiska företag har hälften av den internationellt upphandlade byggmarknaden i Afrika.
- Den utbredda uppfattningen att kinesiska företag i första hand skapar jobb för sina egna landsmän i Afrika, i stället för att anställa afrikaner, tillbakavisas. På de 1000 undersökta företagen var 89 procent av de anställda afrikaner, vilket i absoluta tal betyder närmare 300.000 jobb. Om samma förhållanden gäller för alla de 10.000 kinesiska företag som är verksamma i Afrika betyder det att flera miljoner afrikaner arbetar i kinesiskägda företag! Dessutom innehar afrikaner 44 procent av chefsbefattningarna i dessa företag.
- 64 procent av de kinesiska arbetsgivarna erbjuder någon form av yrkesinriktad utbildning. Av företagen i bygg- och tillverkningssektorn, där yrkeskunnande är ett krav, erbjuder hälften lärlingsutbildning.

²² McKinsey & Company, "Dance of the Lions and Dragons: How are Africa and China engaging, and how will the partnership evolve?", juni 2017 (<http://www.mckinsey.com/global-themes/middle-east-and-africa/the-closest-look-yet-at-chinese-economic-engagement-in-africa>)

- Kinesiska företag arbetar aktivt med tekniköverföring till Afrika, i många fall erbjuder man rabatterade priser med så mycket som 40 procent för sofistikerad teknik och moderna maskiner, för att man ska ha råd med dem i Afrika.

Fallstudie Pakistan

Det mest komprimerade och väldefinierade BRI-projektet är China–Pakistan Economic Corridor (CPEC) och det håller på att revolutionera Pakistan, ett land som för bara några år sedan var skuldyngt och ekonomiskt knäckt. Nu sjuder landet av optimism och ekonomin genomgår en dramatisk omvandling tack vare alla projekt som tar form med hisnande fart inom ramarna för CPEC, inom kraftproduktion, vattenbyggnad, transporter och logistik.

Den pakistanska industrin, som till stora delar legat nere de senaste åren på grund av bristen på elektricitet, väcks till liv igen. Hamnen i Gwadar, fram till helt nyligen en isolerad och övergiven fiskeby, byggs ut till en maritim transport- och logistiknod i världsklass. De kinesiska investeringarna i Pakistan, som från början planerades till runt 45 miljarder USA-dollar, närmar sig raskt 60–70 miljarder.

Innan CPEC-projekten drogs i gång hölls Pakistans ekonomiska utveckling tillbaka av bristen på elektricitet. Utan tillgång till elektricitet var det omöjligt att få fart på tillväxten i den grad som behövdes för att landet skulle kunna ta sig ur skuldfällan man hamnat i på grund av sin bristande utveckling. De stora underskotten i handeln gjorde att utlandsskulden bara växte sig större; 2017 var den uppe i 95 miljarder USA-dollar. Varje år de senaste fem åren har underskottet i handeln varit minst 23 miljarder dollar.

Pakistans viktigaste exportvaror är råvaror och baslivsmedel, och den största tillverkade exportvaran är textilier. Baslivsmedel och råvaror är känsliga för prisfluktuationer, medan textilsektorns konkurrenskraft påverkas negativt av den opålitliga och otillräckliga energiförsörjningen. Och det är precis på energi- och transportsidan som Kina koncentrerar sina investeringar, när man bygger CPEC.

Pakistans energiimport är en tungt bidragande faktor till landets handelsunderskott och skuldsättning. Budgetåret 2017–2018 importerade man för 60,86 miljarder USA-dollar, vilket var 2,6 gånger mer än exporten, som inbringade 23,22 miljarder USA-dollar, med ett rekordstort handelsunderskott på 37,64 miljarder USA-dollar som följd. Nästan en fjärdedel av importen, 14,43 miljarder USA-dollar, var import av energi (olja och gas).²³ Energiimporten ligger alltså bakom nästan hälften av det årliga handelsunderskottet! Den 3 augusti 2018 uppgav den pakistanska tidningen *Express Tribune* att den brittiska Standard Chartered Bank (SCB) skulle ge ett affärslån till Pakistan på 200 miljoner USA-dollar till 4,2 procents ränta för att finansiera import av flytande naturgas. SCB är en av Pakistans största långgivare, som enbart 2016-2017 lånade 1,1 miljarder USA-dollar till landet. Det är så ett land hamnar i en skuldfälla.

²³ "Pakistan's Trade Deficit Stands at \$30.19b" Salman Siddiqui, *The Express Tribune*, 14 aug 2018: <https://tribune.com.pk/story/1780174/2-pakistans-trade-deficit-stands-3-19b/>

Innan CPEC:s kraftverksbyggen påbörjades hade Pakistan, med en befolkning på 179 miljoner människor, en installerad kraftproduktionskapacitet på totalt 25.000 MW. Sverige hade 2015, med knappt tio miljoner människor, en kraftproduktionskapacitet på 39.000 MW.

CPEC:s kraftverksbyggen kommer att spela en central roll i att förbättra tillgången till elektricitet i Pakistan.²⁴ De kan råda bot på energiunderskottet och göra ekonomin redo för nästa skjuts uppåt i den industriella aktiviteten.

Följande investeringar på energisidan är antingen färdigställda, under byggnad eller under förhandling: kolkraftverk (8.580 MW), vattenkraft (2.700 MW), andra värmekraftverk, inklusive gaseldade (825 MW), solkraft (900 MW), vindkraftsparker (350 MW).²⁵ Den förväntade nya kraftproduktionskapaciteten uppgår till sammanlagt 13.355 MW. Och den sammanlagda kostnaden för denna nya kraftproduktion (inklusive kolutvinning och kraftnät) beräknas till 23–30 miljarder USA-dollar, vilket ungefär motsvarar det årliga handelsunderskottet, eller två års import av olja och gas.

²⁴ För en utförlig beskrivning av energiprojekten i CPEC, se projektets officiella hemsida: <http://cpec.gov.pk/energy>

²⁵ Eftersom den förväntade tillgängligheten för sol- och vindkraft inte är mer än 30 procent, måste energin som dessa kraftkällor producerar beräknas som högst en tredjedel av deras angivna kapacitet. Dessa projekt är dyra också beroende på deras energikällors låga energitäthet. Både kostnaden och den begränsade tillgängligheten gör att den el som produceras ur dessa projekt kommer att kosta flera gånger mer än el från kolkraftverk eller stora vattenkraftverk.

Kapitel 3:

Ett initiativ som tillhör alla länder

A: Vad har Europa att vinna på detta?

Kinas företrädare betonar att BRI inte är en exklusiv kinesisk klubb och att det inte heller är en kinesisk Marshallplan eller ett biståndsprogram. Man kallar det ”ett initiativ”, vilket betyder att alla jordens länder och ekonomiska makter är inbjudna att delta och dra nytta av det. Kina kan inte ensamt uppfylla målen att avskaffa fattigdomen och uppnå hållbar utveckling i världen. Industrieländernas teknologiska och produktiva potential behövs för att uppnå det. Möjligheterna som BRI erbjuder Europa är därför obegränsade.

Kinas ekonomiska framsteg har bidragit mycket till Europas tillväxt efter recessionen som drabbade världsekonomin efter finanskrisen 2008. Den europeiska handeln med Kina har ökat dramatiskt efter 2008. Sedan BRI sattes i gång har handeln landvägen ökat dramatiskt. 20.000 tåg från Kina har anlänt till mer än 50 mottagarstäder i Europa, bl.a. Lissabon, Madrid, Paris, London, Duisburg, Hamburg, Warszawa, Klaipeda, Riga, Tallinn och Kouvola i Finland, och återvänt. Dessa transportvägar är fortfarande mycket begränsade i jämförelse med de dominerande sjötransporterna (närmare 95 procent), men det absolut viktigaste är att vägarna till lands är långsiktiga korridorer för tillväxt, idéutbyte och fred längs hela vägen.

Kinesiska företag ser inte EU-länderna som enbart marknader att sälja till. Kinesiska företag verksamma i EU har skapat 250.000 jobb i EU.²⁶ I enlighet med Kinas innovationsstrategi har ett antal kinesiska företag etablerat sina forsknings- och utvecklingscenter (R&D) och produktionsanläggningar i EU, med inriktning på långsiktig tillväxt. Enbart Huawei har byggt fler än 23 R&D-centra i 14 EU-länder, med 2.383 anställda.

När västvärldens finansiella tillgångar sinade blev inte enbart handel med Kina utan även kinesiska investeringar i nödvändig infrastruktur livlinan särskilt för många länder i östra och södra Europa. Detta är bakgrunden till de kinesiska samarbetsavtalen med 17 östeuropeiska länder inom vad som kallas CEEC 17+1. Här bidrar Kina till det europeiska kommunikationsnätet genom att förverkliga delar av EU:s gamla plan TEN-T för att bygga infrastrukturkorridorer som genomkorsar Europa och andra angelägna industriprojekt.

Många av de kinesiska investeringarna i Europa har fått de europeiska partnerländerna att omorientera sin infrastruktur till det globala utvecklingsperspektiv som kännetecknar BRI. Den nya infrastrukturen har främst inriktats på de internationella handelsvägarna men även på de framväxande marknaderna, som har sporrats av utvecklingsprogram som BRI har satt igång i

²⁶ “Report on the Development of Chinese Enterprises in the EU”, gemensamt sammanställd av Kinas handelskammare till EU och Roland Berger Management Consultants: <https://www.huawei.eu/file-download/download/public/2035>

Afrika, Sydostasien, Centralasien, Västasien och Iberoamerika, där nya tillväxtcentra är på väg att lyfta. Flera av EU:s medlemsländer som Grekland, Italien, Spanien och Portugal har tydligt anmält sitt intresse att bli maritima noder för BRI och i samarbetsprojekt i Afrika, som också sker i samarbete med Japan och Sydkorea.

Flaggskeppet för dessa projekt var investeringen i delar av Greklands största hamn Pireus, som sedan byggdes ut och kompletterades med följdinvesteringar för väg- och järnvägsförbindelser norrut för att till slut nå fram till den öst-västliga huvudkorridoren genom Centraleuropa längs Donau. Vid Donau ansluter de till den eurasiska landbrokorridoren som ska länkas upp med en ny stor transportnod utanför Wien. Investeringarna i den italienska hamnen Trieste norr om Venedig kommer att länka ihop den maritima Sidenvägen med den Transeuropeiska ScanMed-korridoren som knyter samman Medelhavet med Skandinavien och den s.k. Botniska korridoren upp till Haparanda.

Portugal kommer att bygga sin sydvästra hamn Sines till en nod för förbindelser med Iberoamerika och Afrika där BRI-projekt snabbt förändrar ekonomin. I Afrika har Kina erbjudit att bygga de transkontinentala järnvägarna till alla afrikanska huvudstäder, och i Sydamerika de bi-oceaniska korridorerna som ska korsa kontinenten och förbinda dess inre delar med haven på båda sidor och med Europa respektive Kina.

B: Sverige skulle tjäna på att gå med i BRI

Sveriges regering lade i oktober 2019 fram en ny svensk Kinastrategi, som godkändes av Riksdagen den 17 december.²⁷ Det var inte överraskande att den hade följande utgångspunkt: Regeringens förhållningssätt gentemot Kina ... bygger på EU:s Kinastrategi från 2016 och beskriver hur den verkställs nationellt.

Sverige blev medlem i Förenta nationerna år 1946, året efter att det bildades. På ett liknande sätt blev Sverige medlem i EU år 1995, två år efter att det bildades år 1993. Sverige har alltid, sedan vi blivit medlemmar, varit en stark förespråkare för dessa organisationer. Sveriges metod att hantera känsliga frågor har kännetecknats av att hålla sig till diplomatiska förhandlingar inom ramen för dessa större organisationer som Sverige gått med i, och av en följsamhet till deras beslut. Ifråga om den svenska Kinastrategin är det således EU som gäller.

I dag har 16 av EU:s 28 medlemsländer skrivit avtal (MoU) med Kina om BRI (Bulgarien, Estland, Grekland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien och Ungern).

²⁷ https://riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skrivelse/arbetet-i-fragor-som-ror-kina_H70318

Frankrike gjorde år 2018 ett gemensamt uttalande mellan Folkrepubliken Kina och den franska republiken där Frankrike välkomnade BRI. Finland skrev sitt gemensamma uttalande med Kina år 2017, där man framhöll att man "uppskattade Kinas initiativ att bygga Sidenvägens ekonomiska bälte och det 21:a århundradets maritima Sidenväg" och betecknade initiativet som en ny typ av partnerskapssamarbete (källa CGTN).

En ny dimension för hela norra Europa ifråga om samarbete i enlighet med BRI öppnar det jättelika tunnelprojektet för att förbinda Helsingfors med Tallinn, där man under 2020 skall börja borra med 16 gigantiska tunneldrivningsmaskiner samtidigt. Det är det största byggprojektet i norra Europa och ska byggas i samarbete med China Railway Engineering Company (CREC), China Railway International Group (CRIG) och China Communications Construction Company (CCCC), och med finansiering från Touchstone Capital Partners, ett kinesiskt finansbolag.²⁸ Detta tunnelprojekt kommer att föra in den nya Sidenvägens utvecklingskorridorer i stor skala i norra Europa.

Det faktum att flera EU-länder har skrivit bilaterala avtal med Kina om BRI, underminerar inte nödvändigtvis EU:s sammanhållning, så länge medlemsstaterna fortsätter hålla sig till EU-avtalen.

Med tanke på detta finns det inga juridiska förhållanden som hindrar Sveriges regering att skriva avtal med Kina om BRI, utan det är, sorgligt nog, enbart den politiska viljan som saknas.

Indirekt svenskt ekonomiskt samarbete med BRI

Även om Sveriges regering inte har skrivit avtal med BRI, har många svenska företag sedan länge deltagit i Kinas makalösa ekonomiska utveckling under de senaste 30 åren. Sedan BRI sattes igång 2013 har det oerhört framgångsrika initiativet byggts ut till att omfatta ett stort antal BRI-länder som har skapat nya globala mönster för handel, produktion och partnerskap.

Kina är i dag Sveriges största handelspartner i Asien, exporten och importen uppgår till cirka 5 procent av Sveriges totala utrikeshandel. Enligt den svenska ambassaden i Kina gör ungefär 10.000 svenska företag affärer med Kina och 600 svenska företag är etablerade i Kina.

Det kinesiska köpet av Volvo Cars är ett uppmärksammat exempel på ett lyckat samarbete. 2010, när Geelyholding Group, grundat och lett av den kinesiska affärsmannen Li Shufu, köpte Volvo Cars från Ford Motors, var företaget i kris. Under det kinesiska industriella ledarskapet och med Håkan Samuelsson som vd vändes utvecklingen och man har nu mer än fördubblat bilproduktionen, byggt nya fabriker och expanderat även i Sverige. Det har genomförts enligt vinn-vinn-principen om ömsesidig utveckling.

En annan framgångshistoria handlar om ett annat jättelikt svenskt-kinesiskt industrisamarbete genomfört av telekomföretaget Ericsson. Det var Ericsson som digitaliserade Kinas telefon-

²⁸ <https://finestbayarea.online/>, <https://industryeurope.com/chinese-consortium-inks-finest-bay-area-development-deal/>

system och lade grunden till den enorma tillväxten för Kinas telekomindustri. Den kinesiska giganten Huawei lärde sig mycket från Ericsson och rekryterade några av sina första ingenjörer från det svenska företaget. Så vad blev resultatet av denna närmast symbiotiska relation mellan dessa tuffa konkurrenter? Var det till skada att arbeta med Kina? Svaret kan ses i det nordiska 5G-miraklet där globalt, vid sidan av Huawei och ZTE från Kina och Samsung från Sydkorea, endast Ericsson och Nokia har kunnat utveckla kapacitet att leverera 5G-system.

Svenska multinationella företag arbetar i Kina med sina partners och följer också med dem i några av BRI:s internationella stora byggprojekt. Även om Sverige inte skrivit avtal om att samarbeta med BRI, deltar Sverige i stora BRI-projekt utanför Kina genom dessa storföretag. Problemet är att de svenska affärsmännen får lita till sig själva för att skaffa dessa uppdrag. Även för de stora svenska multinationella företagen är uppgörelserna för att åstadkomma dessa trepartssamarbeten mycket komplicerade.²⁹ Dessa affärer skulle underlättas väsentligt om regeringen bestämde sig för att vara med i BRI och officiellt samarbeta med regeringarna i de olika länder som deltar i projekten. Samarbeta på regeringsnivå skulle göra det möjligt att tidigare få kännedom om projekten. I BRI tas initiativen till många projekt på statschefs- eller statsministernivå. Detta gäller i synnerhet de stora och komplicerade avtalen med många länder inblandade.

Om Sverige går med i BRI skulle det således hjälpa storföretagen, men det skulle särskilt öka möjligheterna för de mindre och medelstora företagen (SME). Särskilda avtal för SME-samarbeta skulle i så fall kunna ingås med olika BRI-länder för samarbeten inom olika industribranscher och kluster, t.ex. bioscience. Då skulle den nödvändiga samverkan med statliga forskningsinstitutioner bli möjligt. Svenska SME skulle då lättare skapa kontakter och stimulera ny forskning genom att fånga upp talanger och samverka med andra SME i en innovativ miljö med nya forskargrupper och entreprenörsnätverk i de ekonomiskt snabbt växande BRI-länderna.

Ökat fokus på svenska infrastrukturen med BRI

En viktig utgångspunkt för BRI är att varje land som skriver på för att delta, har den absoluta beslutanderätten över vilka infrastrukturprojekt som ska prioriteras inom landet. En förutsättning för att ett projekt ska kunna ingå i ett BRI-avtal är dock att det är ekonomiskt försvarbart och uppfyller andra gemensamma riktlinjer för genomförandet.

Det av EU prioriterade transportnätverket TEN-T är imponerande men är ändå en kompromiss som inte tar hänsyn till alla medlemsstaternas egna prioriteringar. Ett exempel är korridoren Stockholm-Göteborg. Den svenska regeringen begärde år 2018 att ScanMed, en av EU:s mest strategiska transportkorridorer, som går från Medelhavet till Skandinavien, skulle förlängas från Stockholm hela vägen längs Botniska korridoren till Haparanda och dessutom längs Malmbanan till Narvik i Norge. Den begärda utvidgningen av ScanMed skulle också koppla upp Stockholm

²⁹ En bra beskrivning av hur de komplicerade trepartsaffärerna kan genomföras finns i rapporten om Kinas Belt and Road Initiative utgiven av Business Sweden, februari 2019: <http://beta.business-sweden.se/grow-globally/articles-global/articles-global2/chinas-belt-and-road-initiative/>

med Oslo i Norge, vilket skulle länka ihop alla de fyra huvudstäderna Köpenhamn, Stockholm, Oslo och Helsingfors, i den så kallade "Nordiska triangeln". Det har inte hänt så mycket i Sverige med EU-planen TEN-T (sedan Öresundsbron byggdes), men med BRI skulle infrastrukturbyggnaden åter kunna bli en prioritet.

Alla järnvägsprojekt i Sverige som ingår i TEN-T och godkänns av EU, har rätt till 20 procents medfinansiering från EU. Sedan det andra Belt and Road Forum hölls i Peking i april 2019 har TEN-T adderats till listan av nu 35 gigantiska BRI-projekt. På detta sätt kan dessa projekt som planerats av EU, stödjas och finansieras även inom ramen för BRI.

Trafikverkets nationella plan för transportsystemet fastställdes av regeringen den 31 maj 2017 och omfattar 60 miljarder kr per år för perioden 2018–2029. Hälften av denna summa ska gå till underhåll av existerande vägar och järnvägar. De resterande 30 miljarder kr per år ska gå till att bygga bort flaskhalsar i det svenska transportsystemet. Vad gäller gränsöverskridande transporter finns det inga konkreta beslut om åtgärder utan endast anslag för analys och information för tre gränsområden. Många av de järnvägar som behövs redan idag väntas vara färdiga först år 2050.

I regeringsuppdraget Januariavtalet 2019 återupptogs planerna på en ny höghastighetsjärnväg som skulle knyta ihop Stockholm, Göteborg och Malmö. Kostnaden beräknades till 230 miljarder kr, men många tror att den slutliga prislappen kommer att bli betydligt högre, eftersom kostnaden för flera av underjordsstationerna inte inkluderats. Projektet är därför ifrågasatt och det är inte troligt att det kommer att genomföras i sin nuvarande form.

Erfarenheterna från tidigare stora infrastrukturprojekt i Sverige visar att slutkostnaden kan hamna på väsentligt förhöjda nivåer. Sådana exempel är tunneln genom Hallandsåsen, Förbifart Stockholm och Nya Karolinska (köp ett sjukhus, men betala för tre med lägre kapacitet än det tidigare).

Om Sverige går med i BRI finns möjlighet att dra fördel av de stora erfarenheter som finns i BRI-länder och den finansiering som BRI kan erbjuda för våra största infrastrukturprojekt.

Industrialisering och fattigdomsminskning

En annan viktig aspekt av att skriva på ett BRI-avtal med Kina, är att Sverige därigenom skulle bekräfta att man ser positivt på Kinas initiativ att bygga Sidenvägens ekonomiska bälte och 2000-talets maritima Sidenväg, vilket innebär att man ser initiativet som en del av ett nytt slags partnersamarbete för ökad välfärd i alla länder som deltar.

Innovation är nyckelbegreppet i Kinas industripolitik i dag. Tiden för låglönekonkurrens är förbi och har ersatts av ett system som skapar mervärde genom avancerad teknik och innovation. När Kinas utvecklingserfarenheter ska efterliknas i samarbete med andra länder i BRI, handlar det alltså om att göra teknologisprång, undvika teknikens återvändsgränder och stötta innovationer. Runt de stora internationella kinesiska infrastrukturprojekten byggs yrkesskolor och forskningsinstitutioner för att vidareutbilda personalen och finna lösningar och lokala

material för projekten. Nya naturförhållanden, klimatförhållanden och andra utmaningar stimulerar utvecklingen av nya tillämpningar, produkter och entreprenörskap. Projekten som ofta startar från ingenting är öppna fält för att testa och ta fram nya idéer och produkter.

BRI:s inriktning är att använda sig av industrialisering i samarbetet med länder som kämpar med att lämna fattigdom. Det var den modell Kina använde, men på samma sätt började även alla andra välfärdsstater.



Den svenska skogsindustrin byggdes på grundval av samma slags infrastrukturutbyggnad som Kina använder för sin industrialisering i dag. Foto: Karlsvik Sundsvall 1930

Skogsbruk kommer att bli en viktig del av industrialiseringsprocessen i många BRI-länder i takt med att enorma skogsreserver frigörs när elektrifieringen minskar vedanvändningen och de enorma trädplanteringsprojekten i Kina och Indien, som nu gör öknar gröna, blir mogna för avverkning. Skogsbruk påverkar stora delar av landytan i nästan varje nation och måste därför utvecklas under kontroll av statliga myndigheter och vetenskap och inte i kortsiktig affärsverksamhet.

Vi svenskar vet hur industrialisering går till från vår egen historia, och det började med grundläggande infrastruktur som kraftproduktion, kanaler, hamnar, vägar, järnvägar och elektrifiering. De enorma infrastrukturinvesteringarna som gjorts i gångna tider har gjort hela Sverige till en lång utvecklingskorridor.

Den svenska nord-sydliga utvecklingskorridoren blir mycket tydlig när man ser på hur värdet av malmproduktionen längst upp i norr ökar längs vägen till slutkunderna genom anrikning, smältning, vidareförädling till metallvaror och sedan till maskiner för olika ändamål. Infrastruktur handlar inte enbart om transport av en produkt från A till B. I stället blir den som en civilisation som utvecklas längs en stor flod där tillväxt genereras längs vägen.



Produktionen från gruvorna i norr värd 25 miljarder kr vidareförädlas av metallindustrin och maskinindustrin till ett värde av 550 miljarder kr. Vidarebearbetning på den europeiska kontinenten ökar produktionsvärdet i denna korridor ytterligare tio gånger. Källa: Norrbotniabanan.se och ÅF2010

Första prioriteten är förlängningen av EU:s strategiska transportkorridor ScanMed, i enlighet med den svenska regeringens EU-ansökan 2018, hela vägen från Stockholm längs den Botniska korridoren till Haparanda vid gränsen till Finland och även till Narvik i Norge. Projektet Railgate Sweden länkar Haparanda till Kina via den finska järnvägsknuten Kouvola nära den ryska gränsen i sydöstligaste Finland. Genom projektet Railgate Finland är Kouvola sammanlänkat med den kinesiska staden Xian i en transportkorridor som sköts av Kazakstan Railway KTZ-Express.³⁰ Standardiserade tågsätt (block trains) lastas i Kouvola för containertransport tur och retur hela vägen till Xian. Med Railgate Sweden och Railgate Norway kan gods fraktas från Haparanda respektive Narvik till Kouvola för att komma med på tågen längs Sidenvägen. Hamnen Narvik erbjuder också anslutande sjöfrakt med isländska Eimship till och från hamnar i Kanada, amerikanska östkusten och USA:s stora sjöar vilket gör hela Kinakorridoren till en multimodal korridor runt halva jordklotet.

En annan prioritet är att bygga tunnelförbindelser under Öresund för att ansluta till den mycket aktiva transportkorridoren till Kina som utgår från Hamburg. Tunneln under Fehmarnbält kommer att bli klar år 2028 vilket kommer att öka trafiken på Öresundsbron så mycket att den blir otillräcklig.³¹ Det finns planer att bygga två järnvägstunnlar, dels en för persontrafik mellan Helsingborg och Helsingör³², dels en tunnel även för godstrafik mellan Landskrona och Köpenhamn.

³⁰ <https://railforum.fi/>

³¹ <https://www.dredgingtoday.com/2019/03/28/fehmarbalt-tunnel-project-about-to-begin/>

³² <https://hh-gruppen.org/>



För att länka till den nya Sidenvägen måste Sverige genast täcka hålen i sin nord-sydliga korridor, samtidigt som nya öst-västliga korridorer behöver byggas. De aktuella punkterna för detta är markerade på kartan.

För ytterligare utbyggnad av de öst-västliga korridorerna krävs utveckling av färjetrafiken mellan Sverige och Finland vid norra och södra Kvarnen samt till de baltiska hamnarna. Något som skulle ändra hela spelplanen i framtiden är att göra den Nordiska triangeln till en fast förbindelse med tunnlar via Åland.³³ Då skulle industriregionerna i södra Finland, södra Sverige, Danmark och norra Tyskland länkas upp med korridoren via S:t Petersburg, Moskva och Centralasien till Kina och skapa en öst-västlig utvecklingskorridor som skulle kunna bli en snabb och viktig Sidenväg mellan Västeuropa och Kina.

³³ <https://baltirail.files.wordpress.com/2009/09/memo-in-english-14-9-2007.pdf>

Vad är BRIX

Belt & Road Institute in Sweden - **BRIX** är en ideell förening i Sverige. Den grundades av personer som deltog på ett seminarium i Stockholm den 30 maj 2018 om Belt & Road Initiative (**Bälte & Väginiciativet – BRI**) och dess ekonomiska och strategiska innebörd för Europa och Sverige.

Bland medlemmarna finns företagare, ekonomer och strategiexperter, som besitter en bred expertis i svenska, kinesiska och globala näringslivsfrågor. De förenas av övertygelsen om att BRI inte bara borgar för goda ekonomiska förbindelser mellan Kina och Sverige, utan också främjar ekonomisk utveckling och fred i världen i stort.

BRIX målsättning är:

1. Att verka för en öppen dialog och ökad medvetenhet om vad BRI är, och om fördelarna som detta initiativ för med sig för Sverige, Kina och världssamfundet.

BRIX vill erbjuda saklig och välgrundad information, fri från de förutfattade meningar och geopolitiska agendor som tyvärr vidlåder en stor del av rapporteringen i västmedier om BRI och Kinas "agenda" bakom det. BRIX vill med sin upplysningsinsats ge såväl den breda allmänheten som ledande personer inom den politiska och akademiska världen, massmedier och näringsliv en riktig förståelse av BRI. För det ändamålet arrangerar BRIX seminarier, håller föredrag och sprider information via massmedier och på sociala medier.

Man välkomnar samarbete med svenska och kinesiska såväl institutioner som individer och grupper med intresse för BRI i inrikespolitiskt och globalt hänseende.

2. Att knyta bilaterala näringslivskontakter mellan svenska företag, framför allt innovativa små och medelstora företag (SME), och intresserade partners på den kinesiska marknaden, och vice versa. Sverige har en stark innovationskultur och är känt i hela världen för sina högklassiga industriprodukter.

BRIX vill hjälpa till att överbrygga skillnader i affärskultur och andra praktiska olikheter mellan svenska och kinesiska företag och marknader. Kurser i "bästa affärsmetod" och delegationsresor till båda länderna kan vara ett led i det.

Läs mer på svenska om BRI och BRIX på:

Web: www.brixsweden.org

Twitter: @belt_brix

Facebook: www.facebook.com/brix.beltandroad.501

YouTube: https://www.youtube.com/channel/UCAaCyPjuylhXbsAXBca8inA?view_as=subscriber

BRIX bankgiro: 5302-7264

Adress: BRIX, Box 4006, 133 04 Saltsjöbaden

Epost: info@brixsweden.org