

Kinas nye silkeveier

Det er ikke bare i Norge kinesiske entreprenører vil bygge vei.
Hva vil Kina med de store silkeveisplanene?

Mot slutten av 2013 lanserte Kinas president Xi Jinping et grandios prosjekt, «Belt and Road Initiative» (BRI). Ikke et ferdigsnekret prosjekt, eller konkrete planer. Langt mer luftige saker. Men ikke desto mindre med store og ambisiøse vyer.

Hva BRI består av

Se for deg investeringer i infrastruktur i 65 land over tre kontinenter – til lands og til vanns – som over en ubestemt tidshorison skal lette kommunikasjon og handel disse landene imellom. Binde dem tettere sammen.

Det hele under lederskap av Kina som vil bidra med broparten av finansieringen. «Initiativet kommer fra Kina», sier Xi Jinping, «men det hører verden til.»

Hva Kina vil med BRI?

Om Kina lykkes med sin visjon for BRI, vil det komme den kinesiske økonomi til gode og samtidig styrke Kinas omdømme, gi Kina mer «soft power».

Med bedre infrastruktur vil handelen og det økonomiske samkvemmet mellom BRI-landene ta seg opp, med tilhørende økt aktivitetsnivå også i Kina. Rent konkret er det snakk om vei- og jernbaneutbygging, konstruksjon av nye havner, utbygging av vannkraft og annen energi, bedre samordning av strømmnett, og så videre. Det er et mål å gjøre flyten av varer og tjenester mellom landene enklere, både ved å redusere tollsatser og ved å forenkle regelverket.

Beijing har annonsert at de tar sikte på å etablere «special arbitration courts for Belt and Road Initiative projects». Om man lykkes her, og et rettssystem basert på kinesiske lover kommer til anvendelse ved uenighet BRI-landene imellom, vil det gi Kina solid prestisje.

I 2049 er det hundre år siden Folkerepublikken Kina så dagens lys. Drømmen til Xi Jinping er at Kina da skal "... ha skapt et rikt, sterkt, demokratisk, sivilisert og harmonisk sosialistisk samfunn". Visjonene i BRI hører med i denne drømmen.

Sammenligning med Marshall-planen halter

Med store overskudd på handelsbalansen vil et land samle opp valutareserver i sentralbanken. Disse



Av Arne Jon Isachsen professor i samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI.

pengene kan man kjøpe andre lands verdipapirer for, gjerne en blanding av aksjer og obligasjoner, slik vi gjør med pengene i vårt Oljefond. Eller man kan anvende dem mer strategisk ut fra utenrikspolitiske betraktninger. Hvilket er hva amerikanerne gjorde da de iverksatte Marshall-planen, og er hva kineserne gjør nå med sitt «Belt and Road Initiative».

Men forskjellene er påtagelige. Marshall-hjelpen var begrenset til 18 land i Vest-Europa, alle med etablerte demokratier, klart definert eiendomsrett, ukorruperte domstoler, et velfungerende penge-system, et hederlig byråkrati og kunnskap og erfaring med hva en markedsøkonomi innebærer. Alt lå til rette for en økonomisk vekst som det ble ytterligere fart på ved den overføring av ressurser som Marshall-hjelpen innebar. Som dessuten var begrenset til de fire årene 1948-1952.

Når gjeld blir til egenkapital

Mens Marshall-hjelpen i hovedsak bestod av gaver – Norge mottok 429 millioner dollar, hvorav bare 11 prosent skulle betales tilbake – er opplegget med nye silkeveier stort sett basert på lån.

På dette punktet har Amerikas tidligere utenriksminister Rex Tillerson løftet en advarende pekefinger; landene i BRI-prosjektene kan ende opp med større gjeld enn de makter å betjene. Han peker på faren ved at eierskapet til prosjektene kan gå over til långiver når betjening av gjeld uteblir.

I desember i fjor hende nettopp det da Sri Lanka måtte gi fra seg eiendomsretten til den strategiske havnen i Hambantota til Kina, på en leasingkontrakt for 99 år. En trussel mot landets suverenitet, var det mange som mente.

Åtte oljefond

Til nå er prosjekter for rundt 900 milliarder dollar lansert under vignetten BRI. Hele 80 prosent av disse er gått til kinesiske foretak. World Economic Forum har anslått at de samlede investeringene kan komme opp i åtte tusen milliarder dollar.

Hvor mye penger er egentlig det? Vårt eget Oljefond er på om lag ett tusen milliarder dollar – så da er det altså snakk om åtte oljefond. Eller – sett med amerikanske øyne – vel fem måneders verdiskapning i verdens største økonomi.

I spalten Utsiden utfordrer Byggeindustrien en rekke tydelige samfunnsstemmer som ikke har sitt daglige virke i byggenæringen til å skrive om temaersom berører bygg og anlegg. I denne utgaven er det Arne Jon Isachsen som deler sine tanker om byggenæringen – sett fra utsiden.