

Kinas nye silkeveier



Månedsbrev 4/2018

I 2013 lanserte Kinas president Xi Jinping det som nå heter "Belt and Road Initiative" (BRI). Investeringer i infrastruktur i 65 land over tre kontinenter – til lands og til vanns – som skal binde dem tettere sammen. En dristig visjon.

Arne Jon Isachsen
Centre for Monetary
Economics (CME)

Mot slutten av 2013 lanserte Kinas president Xi Jinping et grandiost prosjekt, "One Belt One Road" (OBOR). Tre år senere ble navnet endret til "Belt and Road Initiative" (BRI). Initiativ er i grunnen et bedre navn, eller Visjon, som er hva det egentlig går om. Ikke et ferdigsnekret prosjekt, eller konkrete planer. Langt mer luftige saker. Men ikke desto mindre 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 tidshorisont skal lette kommunikasjon og handel disse landene imellom. Binde dem tettere sammen. Det hele under lederskap av Kina som vil bidra med brorparten av finansieringen. "Initiativet kommer fra Kina", sier Xi Jinping, "men det hører verden til."

Hvorfor "Belt and Road"?

Belt and Road initiativet består av to deler: Delen til lands heter "Silk Road Economic Belt" ("The Belt"), og delen til havs heter "21st Century Maritime Silk Road" ("The Road"). Temmelig forvirrende. "The Road" er ingen vei men en sjøverts rute som forbinder Kinas sørlige kyst med Øst-Afrika og Middelhavet. "The Belt" er et knippe av veier og jernbane som forbinder Kina med Europa, via Sentral-Asia og Midt-Østen.

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 8 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 – snaut et halvt års verdiskapning i verdens største økonomi i det USAs BNP for 2017 var på rundt 20 tusen milliarder dollar.

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". Rent økonomisk vil omfattende investeringer i infrastruktur gi betydelig produksjon i statseide kinesiske foretak (SOEs). Problemet med overproduksjon i en del bransjer som stål og aluminium vil bli noe mindre, men ikke løst. Her må begrensninger i produksjonskapasiteten til, i første rekke ved at såkalte "zombi firms" – det vil si, foretak som holdes kunstig i live ved lån som alle vet ikke vil bli betjent – går konkurs.

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.

Om Kina lykkes med sin visjon for BRI, vil det ... styrke Kinas omdømme.

Kina vil også kunne glede seg over at landets valuta, yuan, i økende grad vil finne internasjonal anvendelse ved prosjekter i BRI-regi. Både ved betaling for varer og tjenester mellom land, og ved at lån for finansiering av prosjekter i stor grad vil bli lagt ut i yuan. De vestlige provinsene i Kina – flere av dem er blant de fattigste i landet – vil oppleve økte investeringer når handelsveier mot Sentral-Asia og Europa skal bygges og brukes.

Beijing har også 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

Ofte ser vi at kinesernes engasjement for nye silkeveier i våre dager – til vanns og til lands – sammenlignes med Marshall-hjelpen, amerikanernes bistand til Europa etter den andre verdenskrigen. Fellesnevneren er grei. I begge tilfelle ønsker en stor og mektig nasjon å knytte andre land nærmere til seg, og i begge tilfeller gir en bunnsolid utenriksøkonomi anledning til det. USA var opptatt av å demme opp for Sovjetunionen og kommunismens fremmarsj. For Norge var beslutningen om å motta Marshall-hjelpen et viktig signal om at vi valgte USA fremfor Sovjetunionen. Året etter at Marshall-hjelpen startet ble vi med i NATO.

Mens Marshall-hjelpen i hovedsak bestod av gaver ... er opplegget i BRI stort sett basert på lån.

Med store overskudd på handelsbalansen vil et land samle opp valutareserver i sentralbanken. Disse 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 påtakelige. Marshall-hjelpen var begrenset til 18 land i Vest-Europa, alle med etablerte demokratier, klart definert eiendomsrett, ukorruperte domstoler, et velfungerende pengesystem, 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.

... eierskapet til prosjektene kan gå over til långiver når betjening av gjeld uteblir.

I desember i fjor hendt nettopp det da Sri Lanka "...formally handed over the strategic port of Hambantota to China on a 99-year lease." ¹ En trussel mot landets suverenitet, var det mange som mente.

30. april 2018

Home Page: <http://home.bi.no/fag87025/>

1

<https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html>