

2015-03-27

Rapporten är skriven av Christer Ljungwall,
Daniel Ekström och Felix Nyström
Tillväxtanalys kontor i Peking
christer.ljungwall@growthanalysis.se

En väg, ett bälte – Den nya Sidenvägen¹

”En väg, ett bälte” är samlingsnamnet på utvecklandet av två parallella infrastruktursatsningar genom vilka Kina vill öka integrationen med sina grannar i Central- och Sydostasien. Namnet på satsningarna är ”Den nya sidenvägens ekonomiska bälte”, med syfte att knyta ihop Kina med Europa landvägen via Centralasien, och ”Det 21a århundradets maritima sidenväg”, som ska koppla samman Kina med Sydostasien, Afrika och Europa sjövägen². Varken ”bältet” eller ”vägen” följer någon klar sträckning rent geografiskt, snarare bör de ses som en strategi för ökad integrering mellan Kina och dess grannländer. Samtidigt skapar det förutsättningar för tillväxt i de (hittills eftersatta) centrala och västra delarna av Kina. Energisäkerhet och ökat regionalt inflytande, både militärt och kulturellt, spelar också en viktig roll i satsningen. Kina har inledningsvis öronmärkt motsvarande 340 miljarder SEK till en särskild infrastrukturfond för att påbörja satsningarna.

Den nya sidenvägens ekonomiska bälte

Den nya sidenvägens ekonomiska bälte lanserades av Xi Jinping under en resa till Centralasien hösten 2013 och syftar till att knyta samman Kina med Centralasien, och i förlängningen även Sydostasien och Europa, genom stora satsningar på infrastruktur. Totalt befolkas detta *bälte* (som sträcker sig från Stilla havet i öst till Östersjön i väst) av tre miljarder människor. Kina genomför redan stora infrastruktursatsningar i landets centrala och västra regioner vilka man vill förlänga in i Centralasien som en del av denna satsning. Orsakerna till detta är flera. Dels vill Kina förenkla sin varuexport till Europa. Fler och fler tillverkningsindustrier flyttar sin produktion från kusten till inlandet. Att transportera dessa varor landvägen (via motorväg eller tåg) direkt till Europa går snabbare än att först ta dem till den kinesiska ostkusten och därefter frakta dem till Europa på båt³. Därmed kan satsningen även ses som en del av ett redan påbörjat nationellt projekt som syftar till att stärka ekonomin i Kinas mindre utvecklade provinser. Efter att ha genomfört omfattande infrastruktursatsningar under de senaste årtiondena har Kina skaffat sig både erfarenhet och tekniskt kunnande av detta. Därmed finns det skäl att tro att stora infrastruktursatsningar i Kinas grannländer kan bli gynnsamma också för den kinesiska industrin.

Det fördjupade ekonomiska samarbetet bör också sättas i relation till tidigare initiativ till ökat samarbete i regionen. *Bältet* kan även tolkas som ett sätt för Kina att öka både sin hårda och mjuka makt i regionen, vilket i så fall sker på USAs och

¹ Rapporten bygger på en genomgång av nyhetsartiklar och rapporter från kinesisk och internationell media samt samtal med personer i Tillväxtanalys kinesiska nätverk.

² Se bilaga för karta.

³ Det tar 60 dagar att frakta en container från Chongqing i sydvästra Kina till Europa med båt, jämfört med 14 dagar med tåg (via Kazakstan, Ryssland, Vitryssland och Polen till Tyskland). Tågfrakt är dock mer än dubbelt så dyrt som båtfrakt.

Rysslands bekostnad. För de Centralasiatiska länderna är samarbetet välkommet, då det finns ett stort behov av infrastrukturinvesteringar, samtidigt som Kina erbjuder generösa lån och gör en poäng av att inte lägga sig i inhemsk politik. Byggnationen av gasledningar mellan Centralasien och Kina är redan igång och kommer göra Kina mindre beroende av oljeimport sjövägen.

En sträckning av *bältet* med tillhörande handels- och infrastruktursatsningar ska även gå från södra Kina söderut till Myanmar, Laos och Vietnam och på lång sikt vidare till Thailand, Malaysia och Singapore. En tåglinje är redan påbörjad mellan Kunming i södra Kina och Hekou vid gränsen till Vietnam. Vägen mellan Kunming och gränsen till Laos har också rustats upp. Från Myanmar går redan idag olje- och gasledningar till Kina. I anslutning till detta finns planer på etablerandet av en så kallad ekonomisk korridor mellan Indien, Bangladesh, Myanmar och Kina. 2014 skrevs ett avtal med Thailand om att bygga snabbtågsjärnväg mellan de två länderna (till en kostnad motsvarande 195 miljarder SEK) som planeras vara färdig 2021. Kina är också favorit till att leverera en snabbtågslösning på sträckan mellan Kuala Lumpur och Singapore vilket i förlängningen innebär att det i framtiden kan bli möjligt att åka snabbtåg från Peking i norr till Singapore i söder.

Det 21:a århundradets maritima sidenväg

2013 presenterades planer på en maritim sidenväg, även detta under ett tal av Xi Jinping till det indonesiska parlamentet. Denna ska sjövägen koppla samman kinesiska kuststäder med Afrika, Mellanöstern och Europa via Syd- och Sydostasien. Även här önskar Kina öka sitt handels- och säkerhetsutbyte med länder i sin närhet. Handelsutbytet länderna emellan har dock försvårats av gränskonflikter i Sydkinesiska sjön. Kinas ökade militära närvaro i området, kopplat till högt tonläge gällande gränsdragningar gör Kinas grannländer oroliga.

Synen på den maritima sidenvägen skiljer sig åt mellan länderna den passerar. Konflikten med Filipinerna (samt landets nära militära samarbete med USA) ser ut att leda till att landet nedprioriteras i satsningarna. Liknande problem finns med Vietnam, men där ser länderna dock ut att ha ett bättre samarbete genom förbättrad infrastruktur landvägen. Indonesien säger sig vara positiv till ökat samarbete. Bland annat diskuteras det om Kina ska bygga hamnar och avgiftsbelagda vägar i landet. Kina har även börjat finansiera projekt längre bort längs den marina sidenvägen, såsom hamnar i Sri Lanka och Pakistan, infrastruktursatsningar på Maldiverna samt hamn- och järnvägsbyggen i Afrika. Investeringarna på Sri Lanka har bland annat skapat politisk oro i Indien, då de också innefattar ett militärt avtal om flottbaser. I Pakistan har Kina sedan några år tillbaka börjat bygga oljeraffinaderier och oljedepåer vid hamnen (i Gwadar, i sydvästra delarna av landet) för att kunna transportera olja landvägen genom Pakistan till Xinjiangprovinsen i västra Kina. Därmed kommer olja från Mellanöstern kunna nå Kina mycket snabbare, samtidigt som den inte riskerar att fastna i Malackasundet vid en eventuell konflikt. Kina har även skrivit ett avtal med Grekland om ökad tillgång till hamnen i Pireus utanför Aten, vilket förenklar exporten av varor producerade i Kina till EU.

Internationellt mottagande

Reaktionerna på ”en väg, ett bälte”-satsningen har varit blandad. De centralasiatiska länderna ser positivt på ett ökat samarbete med Kina, som av historiska skäl ses som en bättre partner än Ryssland när dessa länder försöker utveckla sina ekonomier. I Sydostasien är läget mer komplicerat, då satsningarna även kan ses som ett svar på den (Öst)asieninriktade omläggningen av USA:s utrikespolitik under Barack Obama. Kina vill inte gärna se en ökad amerikansk närvaro i sitt närområde, snarare se sitt eget inflytande öka. Om länderna i regionen har ett nära handelssamarbete har man i Kina en uppfattning av att spänningarna i regionen kommer minska. Som nämnt ovan är frågan om Kinas ökade inflytande komplicerad i Sydostasien, samtidigt som länderna vid Indiska oceanen välkomnar kinesiska investeringar i ökad infrastruktur och möjligheterna till ökat handelsutbyte. Pakistan är en av Kinas närmaste allierade, samtidigt som relationerna till Sri Lanka har stelnat något efter att landet fått en ny regering. De flesta länder längs *bältet* och *vägen* ser dock ut att vara positiva till de ekonomiska effekterna av ökad handel.

Diskussion

”En väg, ett bälte” kan ses som ett sätt för Kina att befästa sin närvaro i regionen. Många av de infrastruktursatsningar som ingår i satsningen har varit planerade (och i vissa fall påbörjade) sedan tidigare, men har nu samlats på en gemensam plattform. Kritiker har liknat detta vid en kinesisk version av Marshallplanen, något som Kina motsatt sig. Vad som däremot står klart är att satsningarna är en del i regeringens strategi för att öka Kinas inflytande i globala, men särskilt regionala, frågor gällande ekonomi och politik. Detta knyter an till en tydlig strategi i kinesisk politik som i hög grad fokuserar på närområdet. Samtidigt är det omöjligt att bortse från att detta skifte riskerar förstärka befintliga spänningar i regionen. Värt att notera är också att USA och Europas inflytande över denna utveckling minskar.

Genom att ta bort vad Kina beskriver som en flaskhals i kommunikationen med sina grannländer hoppas man öka handelsutbytet länderna emellan. Kina förutsätter också att ökad handel ska medföra en ökad förståelse för Kinas utrikespolitiska visioner hos länderna i regionen. Kina hoppas också att samarbetet längs sidenvägen också kommer att stärka Kinas mjuka makt. Kina stärks också inrikespolitiskt, då provinser som tidigare varit förbisedda nu är en stor del av satsningen på den landgående sidenvägen. Satsningarna kan också komma att medföra stora möjligheter för framförallt kinesiska infrastrukturföretag, det återstår dock att se i vilken utsträckning andra aktörer tillåts delta.

Om projektet är ekonomiskt hållbart är en annan fråga. Ekonomisk tillväxt och urbanisering innebär att behovet av infrastruktursatsningar uppgår till motsvarande 70 000 miljarder SEK mellan 2010 och 2020 i Asien, enligt Asiatiska utvecklingsbanken (ADB). Den infrastrukturfond värd 340 miljarder SEK Kina redan upprättat som en del av ”en väg, ett bälte”-satsningen kan ses som en grundplåt till detta. Förhoppningen är att fonden ska kompletteras av Asiatiska

banken för investeringar i infrastruktur⁴ och att dessa tillsammans ska leda till ytterligare öknings av infrastrukturbyggnaden i Kinas närområde. Länderna i både Central- och Sydostasien får alltså hjälp med att utveckla sin infrastruktur, vilket man i Kina hoppas ska leda till förbättrade exportmöjligheter. Om resultatet blir den framgång Kinas hoppas på får framtiden utvisa.

⁴ Se separat kortrapport "Asiatiska banken för investeringar i infrastruktur" från Tillväxtanalys 2015-03-26.

Bilaga 1



Källa: Wall Steet Journal, <http://www.wsj.com/articles/chinas-new-trade-routes-center-it-on-geopolitical-map-1415559290>