

Kinas nye silkevej er en oplagt handelsrute for Danmark

Danmark har en unik position som det eneste nordiske land med et veludbygget strategisk partnerskab med Kina – forholdet rangerer på højeste niveau, når Kina kategoriserer sine diplomatiske forhold.



YANG JIANG

Kina fik hele verdens opmærksomhed, da landet for nylig lancerede flere nye udviklingsbanker: Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) med en kapitalbeholdning på 100 mia. dollars, BRIK-landenes nye udviklingsbank med 50 mia. dollars (bliver øget til 100 mia. dollars) samt Silk Road Fund (SRF), en del af Silk Road Economic Belt and 21st-century Maritime Silk Road Initiative med 40 mia. dollars.

Sidstnævnte, den nye silkevej, er det mest betydningsfulde af initiativerne: Det er en ambitiøs strategi, der skal styrke handel og forbindelser mellem Kina og Europa, ligesom den gamle silkevej gjorde det.

Mange asiatiske, centralasiatiske, afrikanske og europæiske lande søger aktivt at få en bid af kagen.

I Europa arbejder Polen på at blive centrum for Kinas transport-samarbejde med Europa, og Ungarn har for nylig udstedt statsobligationer i den kinesiske valuta renminbi for at tiltrække kinesiske investorer.

Verdens længste togstrækning har siden november 2014 forbundet Yiwu på Kinas østkyst med den spanske hovedstad, Madrid, via Kasakhstan, Rusland, Hviderusland, Polen, Tyskland og Frankrig.

Påfaldende lidt omtale

Det skabte en vis offentlig debat, da Danmark indtrådte som et af de stiftende medlemmer af AIIB – derimod er det påfaldende, hvor lidt Kinas nye silkevejsinitiativ fylder i debatten, selv om det er en afgørende mulighed for dansk økonomi og udenrigspolitik.

Belt and Road-initiativet forbinder Kina med Sydeuropa gennem Centralasien over land og via det Indiske Ocean og Den Persiske Golf over vand, og tilsyneladende har det meget lidt med de nordiske lande at gøre. Ikke desto mindre venter der de danske virksomheder store gevinster, hvis de får del i projekterne.

Mindst fire områder

Togstrækningen mellem Kina og Madrid er for eksempel resultatet af samarbejde mellem det statslige kinesiske togselskab og tyske IRS Interrail Services og DB Intermodal. Infrastruktur er omdrejningspunktet for strategien, og 100 mia. af dollars vil blive investeret i veje, havne, kraftværker og forsyningsnet, jernbaner osv. Det er et enormt marked for danske virksomheder, hvis de kan få adgang.

Der er mindst fire områder, hvor Danmark kan søge indflydelse:

■ For det første har kinesiske banker og virksomheder ikke den nødvendige kapital til at investere i de enorme projekter, og derfor kræver projekterne ofte medfinansiering. I lande, hvor Danmark ser et potentielt marked, er medfinansiering et godt udgangspunkt.

■ For det andet forholder værtslande og internationale observatører sig tvivlende over for de kinesiske byggefirmaers arbejds- og miljøforhold. Danske virksomheder, der er kendt for deres strikse Corporate Social Responsibility-regler, vil kunne udgøre en garanti for disse forhold og vil i høj grad kunne hjælpe kinesiske virksomheder med at forbedre arbejds- og miljøstandarderne, hvis de deltager i konsortierne.

■ For det tredje har danske virksomheder som Cowi og FLSmidth et forspring i form af knowhow, maskinel og teknologi, som kinesiske virksomheder af og til har brug for, når de deltager i budrunder, også mod andre kinesiske virksomheder. Danmark er desuden kendt for effektive energi-, vand- og varmesystemer samt byplanlægning, hvilket er efterspurgt i urbaniseringsprojekterne langs den nye silkevejsrute.

Virksomheder har et forspring

■ For det fjerde er finansiel og digital sammenhængskraft en væsentlig del af initiativet, og det betyder, at geografien ikke sætter nogen grænser. Londons status som nyt offshorecenter for kinesisk valuta og Kinas investering i atomkraftværker i Storbritannien viser, at samarbejdet rummer både hård og blød infrastruktur.

■ For det fjerde er finansiel og digital sammenhængskraft en væsentlig del af initiativet, og det betyder, at geografien ikke sætter nogen grænser. Londons status som nyt offshorecenter for kinesisk valuta og Kinas investering i atomkraftværker i Storbritannien viser, at samarbejdet rummer både hård og blød infrastruktur.

Nye diplomatiske muligheder

Den nye silkevej bringer også nye diplomatiske muligheder for europæiske lande med sig. Initiativet er blevet kaldt Kinas marshallplan med Europa som mål for en diplomatisk charmeoffensiv gennem økonomisk samarbejde. Selv om Danmark ikke ligger på de nuværende Belt and Road-ruter, forandringer og udvider netværket sig hele tiden især via diplomatiske indsatser fra lande, der ønsker at være en del af samarbejdet.

Ruten over land har allerede både en nordlig og sydlig korridor. Mens Marshallplanen efter Anden Verdenskrig skulle vriste Europa fri af Sovjetunionens indflydelse, er den nuværende kinesiske strategi at opnå en multilateral verden, som svækker USA's overherredømme.

Selvfølgelig kommer Danmark og andre vestlige lande ikke til at opgive alliancen med USA, men mange små og mellemstore magt-



er har opnået fordele ved at spille et mere balanceret spil mellem de store magter.

Veludbygget partnerskab

Danmark har en unik position som det eneste nordiske land med et veludbygget strategisk partnerskab med Kina – forholdet rangerer på højeste niveau, når Kina kategoriserer sine diplomatiske forhold. Som en af medstifterne af AIIB har Danmark nu endnu mere diplomatisk kapital til at kræve, at en af forgreningerne på Kinas nye silkevej går gennem Danmark.

For observatører og beslutningstagere kan det se ud, som om Kinas nye udviklingsbanker er nye og svage. AIIB har da også først nu annonceret det første officielt støttede projekt. Mange venter derfor på at se flere investeringer flyde – men det sker allerede.

En nylig offentliggjort rapport af den London-baserede investeringsbank Grisons Peak viser, at de fleste lån fra Kinas statsejede banker på mere end 1 mia. dollars i perioden 2013-2015 er givet til projekter langs de nye silkevejsruter. Andelen af lån er faldet kraftigt i Afrika, steget markant i Asien og moderat i Europa.

Pragmatisk natur

Interessant er det også, at Indien og Vietnam, to lande som ikke er Kinas strategisk allierede, er blandt top 20-modtagerlande af kinesiske lån. Det understreger den pragmatiske natur i Kinas nye internationale udviklingsprojekter: Økono-

miske interesser er altafgørende.

Der er uden tvivl risici forbundet med Kinas nye silkevej både i forhold til sikkerhed, politisk ustabilitet, gennemsigtighed og økonomisk bæredygtighed. Danmark vil også blive eksponeret for disse risici ved at engagere sig i silkevejsprojektet.

For at reducere dem er det nødvendigt med institutioner, der kan sikre transparens, grundige økonomiske analyser, gode arbejdsforhold, opfyldelse af miljøstandarder samt analyser af sikkerheds-trusler og politiske trusler.

En historisk mulighed

Ved ikke at deltage vil Danmark miste en historisk mulighed for at forbedre sin økonomiske og politiske status i verden. Kinas evne til at samle aktører inden for finansverdenen, industri og bureaukrati til at sætte projekterne i gang er uden fortilfælde, og det samme er niveauet af investeringer.

Det er dog usikkert, hvor længe Kina kan holde det nuværende niveau på grund af landets økonomiske afmatning, eller hvis det nuværende, stærke lederskab forlader posten. At være en del af den europæiskasiatiske revitalisering er oplagt for en åben økonomi som den danske.

Yang Jiang er seniorforsker ved Diis, Dansk Institut for Internationale Studier. Hun forsker i Kinas politiske økonomi og oversøiske investeringer.

Det første containertog på verdens længste togstrækning, ruten fra Yiwu på Kinas østkyst til Madrid, rullede af sted den 18. november 2014.

Arkivfoto: Zhang Yunfei/AP

I samarbejde med

The Washington Post

Bloomberg



Dansk Institut For Internationale Studier



CENTER FOR MILITÆRE STUDIER
KØBENHAVNS UNIVERSITET