

# Motiver bak Belt and Road Initiative

Bacheloroppgave POL2900 – Internasjonal politikk

Herman Rosell-Helland

Våren 2019

Ord: 9037

Problemstilling:

«I hvilken grad er Kinas Belt and Road Initiative et kommersielt motivert prosjekt og/eller et forsøk på å fremme geopolitiske mål?»

## Innholdsfortegnelse

<b>Innledning</b>	<b>3</b>
<b>Teori</b>	<b>3</b>
<i>Foreign Direct Investments (FDI)</i>	3
<i>Belt and Road Initiative</i>	4
<i>Kommersielle mål</i>	5
Regional utvikling	5
Oppgradering av kinesisk industri	6
Løse problemet med overskuddskapasitet	7
<i>Geopolitikk</i>	7
<i>Geoøkonomi</i>	8
<i>Geoøkonomiske virkemidler</i>	10
Handel	10
Investeringspolitikk	11
Debt-Trap Diplomacy	11
<i>Geopolitiske mål - The String of Pearl Theory</i>	12
<i>Militarisering</i>	13
<b>Valg og avgrensninger</b>	<b>13</b>
<i>Datasettet</i>	13
<i>Sektor</i>	14
<i>Land</i>	15
<b>Utvalgte kinesiske investeringer i utvalgte land</b>	<b>16</b>
<i>Pakistan</i>	16
Gwadar havnen	17
<i>Sri Lanka</i>	18
Hambantota havnen	19
<b>Drøfting</b>	<b>19</b>
<i>Belt and Road Initiativ og geoøkonomi</i>	19
<i>Statskapitalisme og BRI</i>	20
<i>Pakistan og Gwadar havnen</i>	21
<i>Sri Lanka og Hambantota havnen</i>	23
<b>Konklusjon</b>	<b>24</b>
<b>Kilder</b>	<b>26</b>
<i>Vedlegg</i>	28

## **Innledning**

Silkeveien, som eksisterte mellom 206 f.Kr til 220 e.Kr. var et handelsnettverk med en utstrekning på ca. 11 000 kilometer. I dag er silkeveien sett på som et unikt historisk eksempel på interkontinentalt samarbeid på områder som handel og kulturutveksling (Behera, 2002). Flytter vi oss frem til 2013, presenterte Kinas president Xi Jinping det han så fint omtalte som det 21. århundres silkevei, som han ga navnet «Belt and Road Initiative» (Cai, 2017, s.2). Dette skulle bli historiens største infrastrukturprosjekt, der kineserne skulle bygge blant annet oljeledninger, veier, havner og jernbanenettverk for å i større grad integrere Kina med resten av verden (Cai, 2017, s.2). Det høres i utgangspunktet positivt ut, men hva er egentlig kinesernes motiver bak prosjektet?

Oppgaven tar utgangspunkt i Belt and Road Initiativ og Kinas utenlandske direkte investeringer, og vil drøfte i hvilken grad dette prosjektet er geopolitisk og/eller kommersielt motivert. Den vil ta for seg både litteratur som argumenterer for at prosjektet er kommersielt, og litteratur som mener at det er geopolitisk motivert. I oppgaven vil jeg først ta for meg teoridelen som deles inn i to hoveddeler. Den første er den kommersielle delen som består av Kinas utenlandske direkte investeringer (i denne teksten forkortet til FDI). For å videre å ta for meg Belt and Road Initiative (som i denne teksten vil være forkortet til BRI), og hva de eventuelle kommersielle målene bak prosjektet er. Neste del er den geopolitiske, der jeg først tar for meg hva geopolitikk er, og deretter hva geoøkonomi er for så å redegjøre for noen geoøkonomiske midler. Så vil jeg gå igjennom bakgrunnen for valgene og avgrensningene som jeg har gjort. Videre i teksten gir jeg et overblikk over kinesisk FDI i sin helhet, for så å fokusere på to utvalgte land, og en konkret investering i hvert av dem. Etter dette vil teorien bli drøftet i lys av problemstillingen «I hvilken grad er Kinas Belt and Road Initiative et kommersielt motivert prosjekt og/eller et forsøk på å fremme strategiske geopolitiske mål?», til slutt vil jeg formulere en konklusjon som vil gi et svar på problemstillingen.

## **Teori**

### **Foreign Direct Investments (FDI)**

Utenlandske direkte investeringer, FDI, også forkortet til OFDI (Outward Foreign Direct Investments) er investeringer i form av å kontrollere eierskapet i en virksomhet i ett annet land enn landet den eiende virksomheten er lokalisert (Chen, 2019). I denne oppgaven vil

forkortelsen FDI brukes. På 1970-tallet, og tidlig på 1980-tallet, var Kinas FDI nærmest lik null, rundt 30 år senere i 2006 var den på mer enn 17,6 milliarder dollar (Morck, Yeung, Zhao, 2008). På 1970-tallet forholdt Kina seg passivt til globalisering, og la fokuset på FDI innstrømning heller enn på FDI utstrømning. I det 21. århundre har Kina snudd og åpnet seg opp for omverden. Dette valget er blant annet begrunnet i nasjonale interesser og nødvendigheten av å øke effektiviteten hos kinesiske selskaper og i den kinesiske økonomien (Luo, Xue, Han, 2010).

Denne endringen ble også trigget av en økende bevissthet om at globalisering kunne hjelpe Kina med å fremme kinesiske interesser utenfor sitt eget territorium (Luo, Xue, Han, 2010). Kinesiske myndigheter så hvordan Kinas økende tilstedeværelse på den globale arenaen kunne gi dem innflytelse både regionalt og globalt, noe de skjønnte kunne være gunstig for landet. FDI har også bidratt til at den kinesiske økonomien har blitt mer integrert i den internasjonale økonomien, noe som har forbedret Kinas samarbeid med andre utviklingsland på den globale arena (Luo, Xue, Han, 2010).

### **Belt and Road Initiative**

Belt and Road Initiative (BRI) er antagelig Kinas største økonomiske prosjekt. Som nevnt ble BRI presentert av Kinas president Xi Jinping i 2013 (Zhao, Liu, Wang, Ge, 2019). Potensielt involverer prosjektet over 60 land med en samlet befolkning på 4 milliarder mennesker, som representerer cirka en tredjedel av det globale bruttonasjonalproduktet (BNP). For å oppnå dette har Kina hittil avsatt 1 milliard dollar til utviklingen av infrastrukturprosjekter i tilknytning til BRI, med lovnader om å en vinn-vinn situasjon for både Kina og landene det investeres i (Ferdinand, 2016, s.950).

BRI kan deles inn i to hovedkomponenter. På den ene siden har vi MSRI som står for «Maritime Silk Road Economic belt», som er navnet på de sjøbaserte korridorene, og på den andre siden har vi SREB som står for «Silk Road Economic Belt» som representerer de landbaserte

korridorene (Blanckhard & Flint, 2017). I hovedsak strekker den sjøbaserte delen seg fra Kina og over Sør-Kina havet, så forbi Sri Lanka, for så å gå gjennom Malakkastredet. Videre går den via Bengal bukta over det Indiske hav. For så å gå via Afrika, gjennom Rødehavet og



Suezkanalen for å til slutt ende opp i Europa (Freund & Ruta, 2018). Silk Road Economic Belt, eller det landbaserte økonomiske beltet, strekker seg i hovedsak fra Kina gjennom Kazakhstan og Tajikistan. Videre går den gjennom Turkmenistan og Iran, for så å gå gjennom Tyrkia opp til Russland. Fra Russland går den til Europa og ender opp i Venezia, der den møter den maritime korridoren (MSRI) (Freund & Ruta, 2018).

Innad i Kina er BRI lokalisert til provinsen i den vestlige delen av landet (Ferdinan, 2016, s.950). De kinesiske myndighetenes motiv for å gi de vest-kinesiske provinsene en sentral rolle i BRI, er at den regionale utviklingen på provins- og by-nivå vil forsterke den nasjonale integrasjonen, samt den økonomiske likheten blant de ulike provinsene. Dette vil føre til at de fattige provinsene i vest sannsynligvis vil få en økning i levestandarden, med en jevnere fordeling av velferd i Kina (Blanchar og Flint, 2017, s.229).

## Kommersielle mål

Peter Cai (2017) mener at den grunnleggende drivkraften bak utviklingen av Belt and Road Initiativ er Kinas pressende økonomiske situasjon. Med dette perspektivet redegjør han for tre ulike økonomiske årsaker bak Kinas utvikling av BRI. De tre nasjonale årsakene han er; regional utvikling, oppgradering av kinesisk industri, og problemer med overskuddskapasitet (Cai, 2017, s.6).

## Regional utvikling

Som nevnt over mener Blanchar og Flint (2017) at et av målene med BRI er å øke velstanden i de fattige provinsene i vest (Blanchar og Flint, 2017). I likhet med Blanchar og Flint argumenterer Cai (2017) for at det viktigste politiske målet bak BRI er den regionale

utviklingen i Vest-Kina. Bakgrunnen er at ulikhet i velstand i ulike deler av landet er en trussel mot Xi Jinping, og det styrende kommunistpartiet. I kystbyer, som for eksempel Shanghai, er levestandarden fem ganger høyere enn for eksempel i Gansu provinsen i vest, en provins som i sin tid var en sentral del av den tidligere Silkeveien (Cai, 2017, s.6). Kinesiske myndigheter har lenge prøvd å redusere det økonomiske gapet mellom de vestlige provinsene og de østlige kystbyene ved å blant annet sprøyte inn penger, men det har vist seg gang på gang at dette ikke har gitt resultater. Kineserne forventer at integrering av de vestlige provinsene i BRI, vil stimulere den regionale økonomien og gi økt velstand. Dette vil i sin tur føre til en større integrasjon av de vestlige provinsene, forhindre opptøyer og uro (Cai, 2017, s.7).

### **Oppgradering av kinesisk industri**

Den neste økonomiske faktoren bak BRI som Peter Cai (2017) nevner er oppgradering av kinesisk industri, noe som vil føre med seg en innføring av en ny «kinesisk standard». Kina har i mange tiår fungert som verdens produksjonsfabrikk, men de siste årene har mange av de komparative fortrinnene innen produksjonen, slik som lave arbeidskostnader, blitt redusert. Av denne grunn ønsker kineserne nå blant annet å komme seg inn i den mer eksklusive delen av det globale markedet ved å produsere mer kostbare og teknologisk avanserte produkter. For å nå dette målet må de oppgradere industrien (Cai, 2017, s.8).

BRI står sentralt i kinesernes mål om å produsere og selge kinesiske produkter i den mer avanserte delen av markedet (Cai, 2017, s.9). Ved å investere gjennom BRI i fremvoksende markeder, mener kineserne at det vil bli større aksept for mer avanserte kinesiske produkter på disse markedene, enn det vi ser i Nord-Amerika og Europa. De prøver ikke kun å fremme kinesiske høyteknologiske produkter, men også å fremme det som er kalt den «kinesiske standarden». Myndighetenes fokus på å eksportere den kinesiske teknologiske standarden må ses på som ledd i en bredere ambisjon om å bli en innovasjonsbasert og innovasjonsledende nasjon, og BRI vil spille en nøkkelrolle for nå dette målet med blant annet å gjøre kinesiske selskaper mer internasjonalt konkurransedyktige (Cai, 2017, s.9).

Kanskje det beste eksemplet på hvordan kinesiske myndigheter ønsker å bruke BRI til å utvikle kinesisk industri, er markedsføringen av kinesisk lyntogteknologi. Lyntogteknologien har vært en suksess innad i Kina, og kinesiske myndigheter anser den som kronjuvelen i landes teknologiske produksjon (Cai, 2017, s.9). Hvordan kinesiske myndigheter har greid å koble industrielle mål med BRI, har fått internasjonal oppmerksomhet. Dette fører meg videre inn på

hvordan infrastrukturprosjekter i utlandet har blitt en måte for Kina å kvitte seg med overskuddskapasitet (Mathews, 2019).

### **Løse problemet med overskuddskapasitet**

Den tredje økonomiske faktoren Cai (2017) nevner er problemer med overskuddskapasitet. Problemer med overskuddskapasitet vil si at Kina har mange selskaper som ikke får tilstrekkelig med oppdrag grunnet at etterspørselen ikke er stor nok. En hovedårsak til overskuddskapasiteten går tilbake til den globale finanskrisen som startet i 2008. For å hindre økonomisk stagnasjon, leverte kinesiske myndigheter historiens største stimuleringspakke. Pakken var vellykket, og reddet Kina fra resesjon, men i dag har dette imidlertid ført til betydelig overskuddskapasitet (Cai, 2017, s.12).

Å løse dette problemet har blitt et av de kinesiske myndigheters viktigste prioriteringer fordi det gjør det finansielle systemet mer sårbart gjennom økte gjeldsnivåer, og det svekker bedriftenes fortjeneste. Under finanskrisen lånte mange av de statseide selskapene i overskuddssektorer mye penger, og siden økonomien nå har bremsset opp, har de en anstrengt økonomi. Dette skaper i sin tur problemer for bankene som ga lån (Cai, 2017, s.12). Samtidig ønsker kinesiske myndigheter å sysselsette statseide selskaper som har deltatt i den omfattende infrastrukturbyggingen innen jernbane som har forgått i Kina. Dette er selskaper som nå må finne andre markeder når den interne økonomien i Kina endrer fokus mot konsumering fremfor investering (Ferdinand, 2016, s.951).

Med dette har jeg redegjort for teorien bak den kommersielle delen av BRI, ved å se på hva FDI og BRI er, og jeg har tatt for meg Cai (2017) sine kommersielle begrunnelser for BRI. Sammen representerer dette det kommersielle teoretiske grunnlaget i oppgaven. I det følgende vil jeg i teoridelen nå ta for meg det geopolitiske grunnlaget i oppgaven.

### **Geopolitikk**

Geopolitikk er studiet av hvordan geografi, politikk, strategi, og historie kombineres for å skape og detronisere stormakter, samt utfallet av kriger mellom stater (Bremmer & Keat, 2010). En annen definisjon blir gitt av Blackwill og Harris (2016); geopolitikk er en metode for en utenrikspolitisk analyse som ønsker å forstå, forklare og spå internasjonal politisk oppførsel i form av geografiske variabler (Blackwill & Harris, 2016 s.24). I sammenheng med geopolitikk

er det nærliggende å trekke inn geopolitiske risiko. Geopolitisk risiko kan i større grad enn noen annen form for politisk risiko fungere som en eksistensiell trussel for den enkelte stat (Bremmer & Keat, 2010). Når en stat står ovenfor en trussel mot sitt territorium eller folk, har myndighetene en rekke geopolitiske virkemidler til sin disposisjon. Dette er alt fra diplomati og økonomiske sanksjoner, til mer drastiske tiltak som for eksempel bruk av militær makt (Bremmer & Keat, 2010). Det er disse geopolitiske virkemidlene det relateres til i oppgaven når det i det følgende vil bli brukt begrepene «geopolitisk strategisk». Uansett hvilke geopolitiske virkemidler som blir brukt, blir de i teorien brukt for å redusere den geopolitiske risikoen for den enkelte stat (Bremmer & Keat, 2010). Grunnen til at midlene i teorien blir brukt til å redusere risiko, er at stater grunnleggende oppgave er å beskytte sitt folk og territorium, og av denne grunn vil stater i teorien være geopolitisk risikodempende (Bremmer & Keat, 2010).

## **Geøkonomi**

Som nevnt har geopolitiske virkemidler tradisjonelt omhandlet bruk av blant annet militærmakt, men i 1990-årene da den kalde krigen hadde opphørt, minket betydningen av militær maktbruk (Luttewak, 1990). I en slik tid ble geøkonomiske virkemidler viktigere og viktigere for stater opptreden på den globale arena (Luttewak, 1990). Dette kaller Blackwill og Harris (2016) for den moderne gjenfødselen av geøkonomi.

For å forstå geøkonomi, er det viktig å først skille mellom geopolitikk og geøkonomi. Som nevnt er geopolitikk ifølge Blackwill og Harris (2016) en metode for en utenrikspolitisk analyse som ønsker å forstå, forklare eller spå internasjonal politisk oppførsel i form av geografiske variabler. Dette vil si at geopolitikk er et sett av antagelser om hvordan en stat utfører makt over et territorium, samtidig som den skal forklare hva makt er og hvordan den øker eller minker (Blackwill & Harris, 2016 s.24).

I likhet med mange andre begreper, finnes det ikke noe enhetlig definisjon av geøkonomi (Blackwill & Harris, 2016 s.23). Baru (2012) hevder at geøkonomi kan defineres på to ulike måter. Den ene definisjonen går ut på at geøkonomi er geopolitiske konsekvenser av økonomiske fenomener, mens den andre går ut på at geøkonomi er økonomiske konsekvenser av trender innenfor geopolitikk og nasjonal makt (Baru, 2012). Luttwak (2000) fremstiller geøkonomi som en ny versjon av eldgammel rivalisering, der han sammenligner



investeringskapital fra staten med tradisjonell ildkraft, subsidier gitt av staten med våpeninnovasjon, og markedsoppkjøp gjort av staten med militærbaser og utplassering av mannskap på utenlandsk jord (Luttwak, 2000). Økonomiske virkemidler som investeringer, forskning, utvikling og markedskampanjer blir gjort av private selskaper hver eneste dag i den hensikt å maksimere egen profitt. Hvis derimot en stat blander seg inn, så handler det ikke lengre om det Luttwak (2000) kaller «Vanilla Economics», men heller om geoøkonomi (Luttwak, 2000).

Som nevnt tidligere skriver Blackwill og Harris (2016) om geoøkonomiens gjenfødelse. De begrunner dette med flere årsaker. En årsak er at de statene som i dag har fått større makt på den globale arena, i større grad ser det hensiktsmessig å bruke økonomiske virkemidler for å hevde seg, heller enn tradisjonelle geopolitiske midler som for eksempel militærmakt. Årsaken til dette kan være at klimaet på den globale arena i dag er dominert av USAs militære overlegenhet (Blackwill & Harris, 2016 s.33). Å utfordre USA gjennom tradisjonelle geopolitiske midler, som militærbruk, har hittil vært lite realistisk, og av den grunn er det heller ingen av de fremvoksende stormaktene som har gjennomført noe overbevisende forsøk. Likevel vil disse landene i noen tilfeller forsøke å hindre USAs unilaterale dominans, ved for eksempel å etablere hindringer i et gitt regionalt område (Blackwill & Harris, 2016 s.35).

Drivkraften bak geoøkonomiens gjenfødelse er fremvoksende stormakter (Blackwill & Harris, 2016 s.34). Dette er stater som defineres gjennom sin økende tilstedeværelse internasjonalt, blant annet økonomisk, militært og diplomatisk. Stater som anses som fremvoksende stormakter er blant annet Kina og Russland (Blackwill & Harris, 2016 s.34). Bakgrunnen for bruken av geoøkonomiske midler blant disse statene, kan være mangelen på mulige alternativer. Et eksempel er Kinas territoriale mål, som ifølge Blackwill og Harris (2016) er designet til å presse USAs marine utenfor det som er kalt «den første kjeden med øyer» som inkluderer store deler av Sundaøyene, Japan, Filipinene og Taiwan. Hvis dette målet nås, vil Kina ha greid å stenge USAs tilgang til både Sør- og Øst-Kina havet, samt Gulehavet. Ved en slik eventuell «forsegling», vil ikke den amerikanske marinen lenger ha tilgang til Korea-halvøya i tilfelle en konflikt skulle oppstå (Blackwill & Harris, 2016 s.112).

En annen årsak til geoøkonomiens gjenfødelse som Blackwill og Harris (2016) nevner, ligger i hvordan verdensmarkedet har endret seg. Det globale markedet er i dag større, raskere og mer integrert enn tidligere. Dette gjør at markedet i dag har større påvirkning på en stats

utenrikspolitiske valg og handlinger. Ved siden av en stats bruk av økonomiske instrumenter til å fremme sine geopolitiske mål, legger markedskrefter og økonomiske trender i seg selv føringer for utfallet av strategiske disposisjoner (Blackwill & Harris, 2016 s.37). Videre har de statene som i dag trolig vil ta i bruk økonomi som et maktprosjeksjonsmiddel, har også større tilgang til ressurser. Bakgrunnen for disse statenes økte ressurstilgang kan skyldes praktiseringen av statskapitalisme (Blackwill & Harris, 2016 s.36).

Statskapitalisme er et system der staten fungerer som den ledende økonomiske aktøren, og bruker markedet primært for politisk vinning (Bremmer, 2009). Statskapitalismen har fire primære hovedaktører. Dette er statseide bedrifter, statseide oljeselskaper, privateide «national champions» (privateide selskaper som ikke bare søker profitt, men også ønsker å fremme nasjonale interesser), og statlige investeringsfond (Bremmer, 2009). Det primære målet til statskapitalismen er, ifølge Bremmer (2014), å styrke regimets overlevelse gjennom å kontrollere verdiene markedet produserer, samt å tillate staten å spille en dominant rolle gjennom statlig eide selskaper og politisk lojale bedrifter. Dette målet prioriteres foran andre formål som for eksempel profittmaksimering (Bremmer, 2014). Selv om den private sektoren har økt i Kina, så står fortsatt statseide foretak for 40 prosent av den kinesiske produksjonen (Szamosszegi & Kyle, 2011).

## **Geøkonomiske virkemidler**

Geøkonomi, i likhet med eldgammel rivalisering, har en rekke ulike virkemidler en stat kan ta i bruk for å fremme sine geopolitiske mål. Blackwill og Harris (2016) presenterer en rekke ulike geøkonomiske virkemidler som blant annet handel og investeringspolitikk (Blackwill & Harris, 2016 s.50).

### **Handel**

Handel har tradisjonelt vært noe positivt, men handel kan også brukes som et geøkonomisk virkemiddel der målet kan være å oppnå makt. Handel som et geøkonomisk virkemiddel kan innebære blant annet å forby import av ulike produkter og/eller opprettelse av handelsblokader for å legge politisk press på en stat (Blackwill & Harris, 2016 s.50). Et eksempel der handel har vært brukt som et geøkonomisk virkemiddel, er handelskrigen mellom USA og Kina, som går ut på at USA har lagt toll på kinesiske varer, og Kina har svart med samme mynt på amerikanske varer (BBC, 2019).

## **Investeringspolitikk**

Et annet middel innenfor geoøkonomi er investeringspolitikk. 90 prosent av all grensekryssende økonomisk transaksjon består i dag av investeringer, og av denne grunn har investeringer fått en viktig rolle innenfor geoøkonomi (Blackwill & Harris, 2016 s.53). Parallelt med økningen i internasjonale investeringer, har stater som Kina og Russland i større grad fått direkte kontroll over de investeringene som krysser grensene sammenlignet med tidligere. Investeringene som gjøres i dag er spredt over flere sektorer, ikke kun energi som var dominerende tidligere (Blackwill & Harris, 2016 s.53). Et eksempel er Kinas energiavtaler med andre myndigheter der de fleste gjøres gjennom statseide selskaper. Når stater blander seg inn, som for eksempel i energiinvesteringer gjort av statseide selskaper, så vil det være vanskelig å unngå at geopolitikk spiller en viktig rolle når det skal inngås avtaler (Blackwill & Harris, 2016 s.54).

## **Debt-Trap Diplomacy**

«Debt-Traps Diplomacy» er noe annet som kan tolkes som et geoøkonomisk virkemiddel, og kan oversettes til gjeldsfelle diplomati. Dette er et fenomen det ikke er skrevet mye om i akademia, men begrepet er mye benyttet i blant annet aviser, tidsskrifter og nyhetsnettsider. I en artikkel i The Diplomat, som omtaler seg selv som det fremste internasjonale magasinet for aktuelle-saker i Asia-Pacific-regionen (The Diplomat) skrives det; «Gjennom Belt and Road Initiative, låner Kina ut mange hundre milliarder dollar til utviklingsland som ikke har råd til å betale lånene tilbake. Ved å gjøre dette, kan Beijing se bortenfor sin bunnlinje, og håpe på å konvertere økonomisk tap med geopolitisk gevinst» (Parker & Chefitz, 2018). I en annen artikkel fra Hudson Institutt skrives det at Kina bruker «debt diplomacy» til å utvide sin påvirkningssfære, gjennom å tilby hundrevis av millioner dollar til land i Asia, Afrika, Europa og Sør Amerika (Hudson institutt, 2018).

Nå har jeg redegjort for den geopolitiske delen som inneholdt: geopolitikk, geoøkonomi, og geoøkonomiske virkemidler. Videre nå vil jeg komme inn på noen utvalgte geopolitiske mål som kan ligge bak investeringene som er tilknyttet BRI prosjektet

## Geopolitiske mål - The String of Pearl Theory

Indiahavet er et viktig strategisk område for både Kina og India, og det utspiller seg en rivalisering på flere fronter, som blant annet i Det Indiske hav og rundt om i Sør-Asia (Brewster, 2014, s.134). Flere analytikere snakker nå om det sino-indiske sikkerhetsdilemmaet, som igjen omtales som Malakka dilemmaet eller Hormuz dilemmaet. En slik retorikk blir brukt for å gi et bilde av sårbarheten rundt sjøveiene som går igjennom Det indiske hav. Det er her «The String of Pearls Theory» kommer inn. Denne teorien går ut på at Kinas interesse for ulike havner og infrastrukturprosjekter i og rundt Det indiske hav er strategiske i sin natur, og dermed utgjør en trussel ovenfor India (Brewster, 2014, s.134). Tradisjonelt har Indias grensekontroll vært fokusert på grenser på land, selv om det meste av India landmasse grenser til hav, men dette fokuset har nå endret seg. Nå ønsker India med sin marine, å øke fokuset på det maritime området. Indiske myndigheter ser på Det indiske hav som sin «bakgård», og av denne grunn er det naturlig at de ønsker å forsvare og ha kontroll over dette området. India ser på seg selv som områdets sikkerhetsgarantist, og for å oppnå dette vil de inngå militære allianser med strategisk plasserte land som for eksempel Sri Lanka og Maldivene (Brewster, 2014, s.135).

For Kina er Det indiske hav strategisk avgjørende for å sikre og forsvare de maritime korridorene, der store mengder av Kinas råstoffer blir transportert. Kinesiske myndigheter er bevisste den strategiske sårbarhet disse sjøkorridorene representerer, både i forhold til stater og ikke-statlige aktører. Sårbarheten er spesielt stor for handelen som må fraktes gjennom trange «flaskehals», noe det meste av handelen gjør (Brewster, 2014, s.136). En av disse flaskehalsene er i Malakka stredet som er en sjørute mellom Indonesia og Malaysia, og som leder inn i Sør-Kina havet. Hele 82 prosent av Kinas oljeimport går gjennom dette stredet (Brewster, 2014, s.136). Kinesiske myndigheter er redde for at andre land skal kunne bruke slike «flaskehals» som pressmiddel eller forhandlingskort ved en eventuell konflikt. Frykten for at en slik situasjon skal oppstå gjelder generelt for alle de maritime korridorene som ligger i det indiske hav (Brewster, 2014, s.136).

For India ses «The String of Pearls Theory» som et tegn på at kineserne legger grunnlaget for maritim tilstedeværelse i Det indiske hav (Brewster, 2014, s.136). Kinesiske selskaper har vært involvert i utvikling av havner i blant annet Pakistan, Bangladesh, Myanmar og på Sri Lanka. Selv om kineserne hadde unngått militær innblanding i disse havene frem til Brewster i 2014

skrev «Beyond the ‘String of Pearls’: is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean?» mener han at Kina i hemmelighet forhandlet om militærtilgang, så at de ved en eventuell konflikt kan brukes som logistikk- og marinebaser (Brewster, 2014, s.139). Indere opplever kinesisk tilstedeværelse i Det indiske hav som en direkte trussel mot India. Der kinesiske myndigheter enten har en plan om å omringe India maritimt, eller holde India i strategisk ubalanse i regionen, en tilsvarende ubalanse som Kina har skapt i Sør-Asia gjennom Kina-Pakistan forholdet (Brewster, 2014, s.139).

## **Militarisering**

En militarisering av BRI prosjekter kan oppstå uten en intensjon om en militær projisering, men heller som en reaksjon på en eventuell hendelse. I Pakistan oppsto det et eksempel der dette ble en realitet (Mathews, 2019). Investeringer gjort gjennom BRI i et mineralverk ble utsatt for terrorangrep utført av gruppen Baluchi Liberation Army. Kineserne reagerte på hendelsen ved å sette inn soldater til å forsvare investeringen (Mathews, 2019).

## **Valg og avgrensninger**

Jeg vil nå redegjøre for valgene og avgrensningene som er gjort i oppgaven. Disse har vært nødvendige på bakgrunn av gitte begrensningene i bacheloroppgavens omfang. Først vil jeg gjøre rede for er datasettet som er benyttet til å utforme og avgrense oppgaven, og vært med på å sette premissene for den teorien som har blitt redegjort for tidligere i oppgaven, som videre har lagt grunnlaget for diskusjonen.

## **Datasettet**

Datasettet er hentet fra «American Enterprise Institut» (AEI) og har navnet «China Global Investment Tracker» (Vedlegg 1). Jeg har tatt utgangspunkt i datasett 1+2, som er en samlet oversikt over investeringer og byggekontrakter kinesiske selskaper har stått bak. AEI beskriver seg selv som «en offentlig tenke tank som er dedikert til å forsvare menneskelig verdighet, utvikle menneskelig potensiale, og bygge en friere og tryggere verden. Arbeidet gjort av stipendiatene og de ansatte fremhever ideer som er grunnleggende i deres tro på demokrati, fri konkurranse, amerikansk styrke og globalt lederskap. De skal også ha solidaritet med periferien i samfunnet, og de skal ha en pluralistisk entreprenørkultur» (AEI, 2019). Dette kan tolkes som at AEI er et amerikansk institutt basert på amerikanske/vestlige verdier (AEI, 2019).

Datasettet hentet fra AEI består av alle utenlandske direkteinvesteringer (FDI) Kina har gjennomført i tidsrommet 2005 til 2018. For å sortere informasjonen har jeg delt dataen i to tidsperioder, der den ene perioden er investeringer gjort mellom 2007 og 2012, og den andre er investeringer gjort mellom 2013 og 2018. Begrunnelsen for denne oppdelingen er ønsket om å kartlegge om det har vært en utvikling i de kinesiske selskapers investeringsmønster. Årsaken til denne tidsmessige fordelingen er at 2013 var året «Belt and Road Initiative» ble lansert i offentligheten (Cai, 2017, s.2). Variablene i datasettet består av; Year, Months, Chinese entity, Quantity Millions, Share, Transaction Party, Sector, Subsector, Country, Region og BRI. Dataene har blitt sortert kronologisk etter år, og hvert land er sortert alfabetisk. Oppgaven vil omhandle investeringer gjort av kinesiske myndigheter i to land over en tidsperiode på 12 år, for videre å fokusere på to enkeltprosjekter i de to utvalgte landene.

## **Sektor**

Datasettet består av sektorer som Energy, Real Estate, Tourism, Health, Logistics, Utilities Agriculture, Other, Metals, Chemicals, Technology, Entertainment og Transport. Oppgavens fokus vil ligge på transportsektoren. Årsaken er det mulige potensialet sektoren har, både i forhold til strategiske geopolitiske mål og/eller kommersielle mål, gjennom at den omfatter infrastruktur. I datasettet representerer transportsektoren undersektorer som Aviation, Autos og Shipping. Undersektoren Aviation representerer infrastruktur tilknyttet fly, som for eksempel flyplasser. Autos representerer infrastruktur tilknyttet biler, som for eksempel veier, broer og tunneller. Undersektoren Shipping representerer infrastruktur tilknyttet maritime formål som for eksempel havner og kanaler.

Infrastruktur er kanskje det som lettest kan ses i sammenheng med tradisjonelle geopolitiske midler, som for eksempel muligheten til å utplassere og å raskt kunne flytte militært personell og utstyr. Ved en eventuell konflikt kan Kina for eksempel utplassere skip ved dypvannshavner og frakte militært utstyr via jernbane. Kontroll over infrastruktur kan også gi Kina handels-årer som kan bidra til å sikre landet tilgang til for eksempel råvarer, men kan også hindre andre land gjennom for eksempel handelsblokader. Dette kan videre potensielt fungere som et pressmiddel for å få land til å føye seg etter Kina, og også styrke Kinas strategiske posisjon under en eventuell konflikt. Mer konkret kan dette si at Kina kan plasseres ubåter og/eller krigsskip ved dypvannshavner, eller plasseres kampfly ved flyplasser, som da kan sikre forsyningslinjer, og

gi det kinesiske militæret større rekkevidde og slagkraft. På den andre siden kan investeringer i denne sektoren også være kommersielt motivert. En havn kan åpne for økt handel, og et jernbanenettverk kan bidra til å øke BNP gjennom økt mobilitet av mennesker, varer og tjenester.

## **Land**

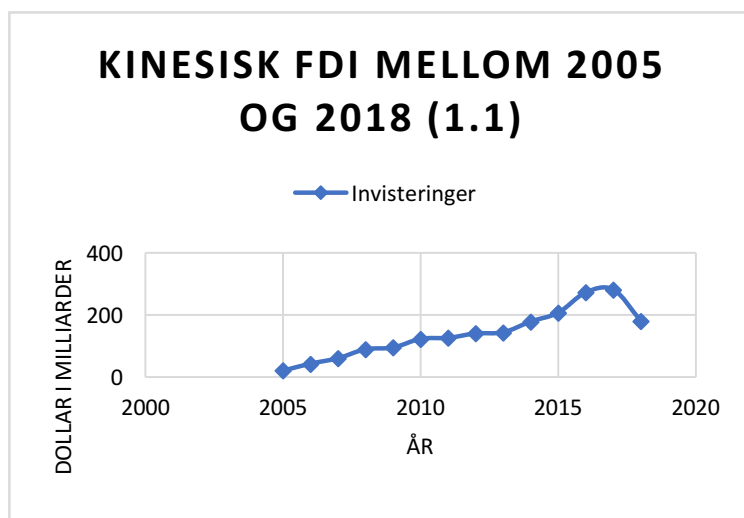
Videre har det vært nødvendig å begrense antallet land som omhandles grunnet oppgavens lengde. Utvalget er for det første basert på følgende to kriterier, 1: om landets rolle i Belt and Road Initiativ er sentral, og 2; landets geografiske plassering. Det første kriteriet er valgt basert på en gjennomgang av datasettet fra AEI (vedlegg 1) kombinert med artikler som blant annet; «Understanding China's Belt and Road Initiative» (Cai, 2017) og «Beyond the 'String of Pearls': is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean?» (Brewster, 2014). Det andre kriteriet er valgt basert på en gjennomgang av artikler fra blant annet; The World Bank's «Belt and Road Initiative» (Freund & Ruta, 2018), The Guardian's «What is China's Belt and Road Initiative» (Kuo & Kommenda, 2018), og China's Long Term Trade and Currency Goals: The Belt & Road Initiative (Mathews, 2019). De nevnte artiklene har gitt innsikt i prosjektet, som har ført frem til valgene bak oppgaven.

Det tredje kriteriet er summen av dollar. investert av kinesiske myndigheter i det enkelt land. Dette er igjen basert på en anvendelse av dataen fra datasettet til AEI. Videre har jeg valgt en investering i hvert av de to landene som fremstår som sentrale for BRI, og som jeg samtidig har fått inntrykk av har vært omstridte. Disse valgene er basert på artikler som «Understanding China's Belt and Road Initiative» av Cai (2017), «The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative» av Blanchard Flint (2017), og «Westward ho – the China dream and «one belt, one road»: Chinese foreign policy under Xi Jinping» av Ferdinan (2016).

Samlet har vurderingen av disse tre kriteriene ført frem til valget om å fokusere på landene Pakistan og Sri Lanka og investeringene i Gwadar havnen og Hambantota havnen som ligger landene.

## Utvalgte kinesiske investeringer i utvalgte land

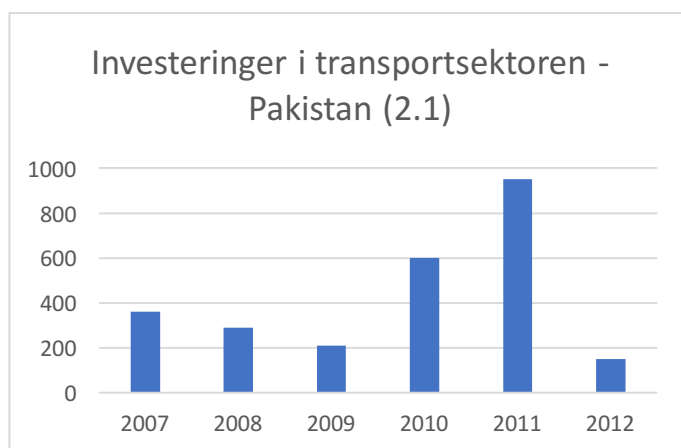
Her vil jeg redegjøre for funnene gjort i datasettet gjennom å se på investeringer gjort i transportsektoren, men først vil jeg se på Kinas samlede investeringer. Hvis vi ser på graf 1.1 (Kinesisk FDI 2005-2018), ser vi at Kinas samlede utenlandske direkte investeringer i tidsrommet 2005 til 2018 utgjorde 1941,53 milliarder dollar. Vi ser videre at mellom 2005 og 2010 var det en relativt



jevn vekst i utenlandske direkte investeringer med unntak av en midlertidig utflating i 2009. I 2010 ser vi at det øker med rundt 30 milliarder dollar, for så å holde seg jevnt, med relativt lav økning i investeringer de neste 3 årene frem til 2013. 2013 er som tidligere nevnt tolket som et vendepunkt med lanseringen av Belt and Road Initiative. Etter 2013 ser vi en klar økning i FDI frem til 2018 da investeringene minker og ligger på 2014 nivå med 179,1 milliarder dollar. Det har altså vært en klar økning i kinesiske utenlandske investeringer etter lanseringen av Belt and Road Initiative i 2013, og investeringene toppet seg i 2017. I 2018 gikk investeringene imidlertid betydelig ned. Dette er en trend jeg har sett i flere land som blant annet Maldivene og Malaysia, og i denne oppgaven Pakistan. Årsaken kan være flere, noe jeg vil komme inn på i drøftelsen.

### Pakistan

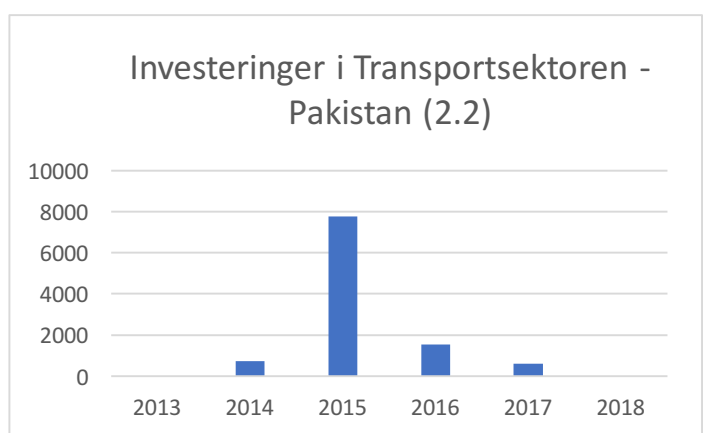
Det første landet denne analysen vil ta for seg er Pakistan. Pakistan ligger plassert mellom Iran i vest, Afghanistan i nordvest, Kina i nord og India i øst, og landet har en kyst som grenser til det arabiske hav. Pakistan er det landet i gjennomgangen som har hatt flest direkte investeringer fra Kina med en samlet FDI på 50,42 milliarder dollar i perioden 2007 til 2018 (vedlegg 1), og regnes som et av de viktigste landene i BRI prosjektet (Cai, 2017). I perioden 2007 til 2012 investerte Kina 8,6





milliarder dollar til sammen i investeringer og byggekontrakter. Av disse 8,6 milliardene ble 1,17 milliarder investert i transportsektoren (se graf 2.1). Investeringer i transportsektoren ble gjort av selskaper som «State Construction Engineering» og «Three Gorges», innenfor undersektorer som luftfart og shipping. State Construction Engineering er et globalt investerings- og konstruksjonsselskap, og regnes som et av de største selskapene i verden. Selskapet driver med investering, utvikling, konstruksjon og design (CSCEC, 2019). Three Gorges eller China Three Gorges. Project Corporation (CTG) er et privat konsern, som er nært tilknyttet kinesiske myndigheter, og driver hovedsakelig med vannkraftverk (CTG, 2019).

Med lanseringen av Belt and Road Initiative i 2013 økte mengden kinesiske investeringer i Pakistan betraktelig, men det ble større ulikheter i fordelingen av investeringene i perioden. I perioden 2007 til 2012 utgjorde investeringene som nevnt 8,6 milliarder dollar. I perioden 2013 til 2018 investerte Kina 41,82 milliarder dollar, altså en økning på



33,22 milliarder dollar (vedlegg 1). I transportsektoren ble det investert 10,63 milliarder dollar i perioden 2013 til 2018 (se graf 2.2). Videre ser vi at det har vært en nedgang i investeringene etter 2015, og i 2017 er man tilbake på 2014 nivået. Et år som skiller seg ut er 2015, dette året ble hele 7,75 milliarder dollar investert i transportsektoren, i hovedsak fordelt på fire store investeringer. I juni 2015 investerte China Railway Corp. og Norinco 1,62 milliarder i undersektoren Rail. I november 2015 investerte Zhuhai Port Holdings og State Construction Engineering 1,62 milliarder dollar innenfor undersektoren shipping. Zhuhai Port Holdings er et statseid selskap som hovedsakelig holder på med konstruksjon, drift og ledelse av store havner (Zhuhai Port Holdings Group Co., 2011).

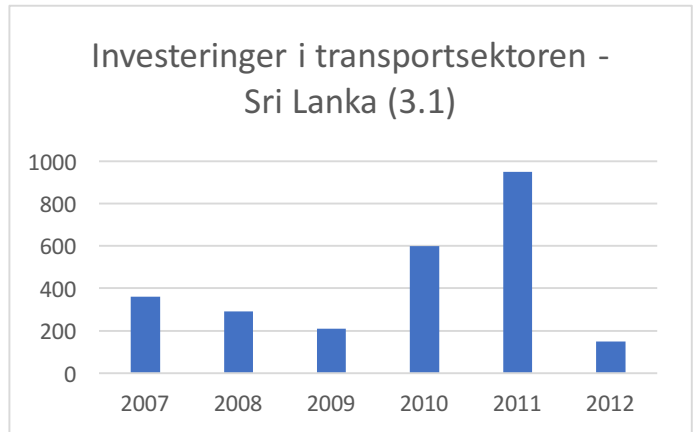
### Gwadar havnen

Investeringen på 1,62 milliarder gjort av Zhuhai Port Holdings og State Construction Engineering, gjaldt havnen Gwadar som ligger sør-vest i Pakistan i provinsen Baluchistan (Cai, 2017, s.4). Gwadar spiller en sentral rolle i den Pakistansk-Kinesiske korridoren ved at den skal fungere som endepunktet på transportkorridoren som skal gå fra Kashfar i provinsen Xinjiang vest i Kina, gjennom Pakistan, og ende opp i denne havnen med umiddelbar nærhet til den

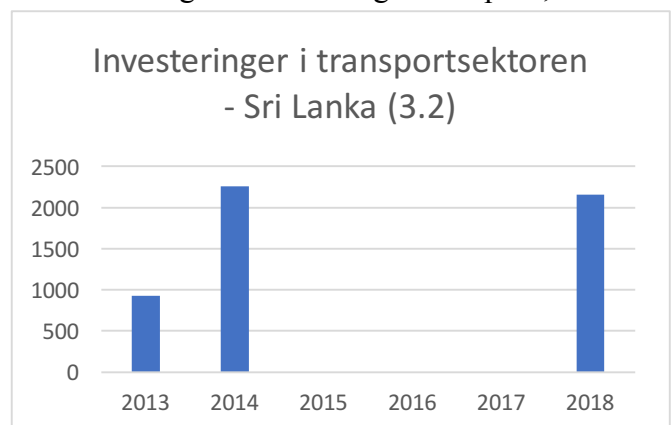
Persiske gulf (Cai, 2017, s.4). Denne havnen vil sammen med jernbanenettverket gjennom Pakistan gjøre det mulig for Kina å transportere olje fra de arabiske landene uten å være avhengig av å sende transportskipene gjennom Malakkastredet i det sør-østlige Asia (Cai, 2017, s.4).

## Sri Lanka

Sri Lanka er et land bestående av en hovedøy og en rekke småøyer som ligger i det sørlige Asia. Kina har investert 15,01 milliarder dollar på Sri Lanka i perioden 2007 til 2018. I perioden 2007-2012 investerte de 4,41 milliarder dollar, sammenlignet med 10,6 milliarder i perioden 2013 til 2018.



Kina investerte desidert mest i transportsektoren, med 2,56 milliarder dollar i perioden 2007 til 2012 (se graf 3.1). 2011 var året med de største investeringene med 950 millioner dollar investert. Den største investeringen dette året ble gjort i undersektoren shipping av China Communications Construction, og var på 810 millioner dollar. I perioden 2013 til 2018 investerte Kina 5,35 milliarder dollar i transportsektoren på Sri Lanka (se tabell 3.2) Investeringene økte, men investeringene har blitt spredd mer ujevnt over årene sammenlignet med perioden 2007 til 2012. Den største investeringen innenfor transportsektoren ble gjort innenfor shipping i 2018, og denne står for den sterke økningen. Investeringen var på 1,12 milliarder dollar, og ble gjort av selskapet China Merchants. Investeringen var innenfor undersektoren shipping der selskapet kjøpte 70 prosent av aksjene i havnen. «China Merchants Group» er et statseid selskap plassert i Hong Kong, som er under direkte tilsyn av statsrådets tilsyns- og administrasjonskommisjon.



Selskapet er direkte involvert i BRI, og driver 53 havner i 20 forskjellige land. Disse utgjør et utenlandsk nettverk av havner, logistikk, finans og industriparker (China Merchants Group, 2019).

### **Hambantota havnen**

Hambantota havnen, også kjent som Magampura Mahinda Rajapaksa havnen, ligger på den sørlige spissen av Sri Lanka (Brewster, 2014, s.139). I 2007 investerte de kinesiske selskapene Sinohydro og China Communications Construction i utviklingen av denne havnen gjennom en investering på 360 millioner dollar, en investering vi ser i tabell 3.1. Havnen har vist seg å ikke være noen kommersiell suksess til tross for den sentrale plasseringen med flere titusener av skip som passerer, og i 2012 var det kun 34 skip innom havnen (Abi-Habib, 2018). Havnen var finansiert med lån som srilankiske myndigheter fort erfarte at de ikke ville klare å betale tilbake. I 2018 kjøpte derfor det kinesiske selskapet China Merchants, som vi så over, 70 prosent av havnen for 1,12 milliarder dollar, en investering som fremgår i graf 3.2.

## **Drøfting**

Jeg vil starte med å drøfte Belt and Road Initiative i et mer overordnet perspektiv der jeg vil vurdere i hvilken grad prosjektet er kommersielt og/eller geopolitisk motivert. Videre vil jeg drøfte Pakistan og Sri Lanka, og med utgangspunkt i de to konkrete investeringer jeg har valgt og avgjøre i hvilken grad disse er kommersielt og/eller geopolitisk motivert.

### **Belt and Road Initiativ og geøkonomi**

Med en FDI på 1941,53 milliarder dollar i perioden 2005 til 2018 der 1254,99 milliarder er investert etter 2012 (tall fra datasett – vedlegg 1), er det ikke tvil om at Kina er en fremvoksende stormakt på den globale arena, men på enkelte områder kommer landet til kort. Et eksempel er militært, spesielt hvis man sammenligner med USA som jeg tidligere har nevnt i teoridelen (Blackwill & Harris, 2016 s.35). Av denne grunn er det nærliggende å anta at Kina har sett det nødvendig å benytte andre virkemidler for å øke sin innflytelse. Ved å for eksempel se Belt and Road Initiative fra geopolitisk perspektiv (politisk makt knyttet til geografiske plassering), så kan BRI fremstå som geøkonomiske midler innpakket i lovnader om gjensidig gevinst med hensikt å skaffe seg makt utenfor egne landegrenser.

Denne antagelsen bygger jeg på at det er nærliggende å se en relevant sammenheng mellom BRI og Blackwill og Harris (2016) sine geoøkonomiske virkemidler. BRI er et prosjekt finansiert av kinesiske myndigheter, og det er da i teorien vanskelig å utelukke at geopolitikk spiller en viktig rolle når investeringene skal gjennomføres (Blackwill & Harris, 2016 s.54). Det er derfor nærliggende å anta at Kina i det minste vurderer, eller til og med ser etter mulige geopolitiske gevinster når de skal gjøre investeringer tilknyttet BRI prosjektet.

Videre har kineserne en tendens til å investere i land som blir sett på som svake utviklingsland med dårlig økonomi (Mathews, 2019). I slike land kan investeringene gjort gjennom BRI potensielt gå over fra å være noe positivt, til å bli det som av noen er omtalt som «Debt-Traps». Det er derfor mulig å anta at Kina gjør investeringer som er dømt til å feile kommersielt, fordi de ønsker og har mulighet til å prioritere geopolitiske gevinster. Så kalte «debt-traps» kan gi Kina makt over for eksempel maritime korridorer ved at Kina skaffer seg kontroll over havner gjennom investeringer. Ved å kontrollere maritime korridorer kan dette åpne muligheten for kinesiske myndigheter til å styre handel gjennom korridorene.

Dette bringer meg inn på hvordan det overnevnte kan føre til bruken av handel som et geoøkonomisk virkemiddel. Ved at kineserne gjennom BRI investerer i prosjekter tilknyttet sentrale handelsruter, kan det tenkes at dette gir Kina større grad av kontroll over hendelen rundt det Indiske hav. Har de kontroll, kan de for eksempel opprette handelsblokader eller med andre virkemidler påvirke et lands import og eksport av varer. Dette gir Kina en strategisk fordel, øker landets innflytelse, og i ytterste konsekvens gir det makt til å overbevise eller tvinge andre land til å føye seg etter Kina.

## **Statskapitalisme og BRI**

I gjennomgangen av investeringer gjort i tilknytning til Belt and Road Initiativ fremgikk det at så å si alle investeringer foretatt av statseide kinesiske selskaper eller selskaper med nær tilknytning til kinesiske myndigheter. I statskapitalistisk teori «er det primære målet for selskaper å styrke regimets overlevelsessevne gjennom å kontrollere verdien i markedet produserer samt å tillate staten å spille en dominant rolle gjennom statlig eide selskaper og politisk lojale bedrifter» (Bremmer, 2014). Hvis vi går ut fra at Kina i stor grad er et statskapitalistisk land, noe jeg i denne oppgaven legger til grunn, så vil investeringene i teorien gjøres for å styrke kinesiske myndigheters stilling. Det kan da tenkes

at en viktig motivasjon for investeringene er å sikre og stryke Kinas rolle på den internasjonale arene, og av denne grunn kan man argumentere for at prosjektet er geopolitisk motivert.

På den andre siden, hvis vi kun ser på den delen av definisjonen som sier «styrke regimets overlevelse», så kan dette ses i sammenheng med Cai (2016) sine kommersielle mål bak BRI. Et generelt mål for myndighetene i et hvilket som helst land er å beholde makten, og det er da sentralt at befolkningen holdes tilfreds. Som nevnt i teorien sliter Kina med stagnerende økonomisk vekst og økonomiske ulikheter. Med disse økonomiske utfordringene ulmende under overflaten, kan dette fremstå som en trussel mot de styrende myndigheter. På denne bakgrunn kan man tolke BRI som et forsøk de fra kinesiske myndigheter på å redusere de økonomiske problemene ved å blant annet kvitte seg med overskuddskapasitet samt å redusere økonomisk ulikhet mellom regionene. På dette grunnlaget kan man tenke seg at BRI er kommersielt begrunnet gjennom myndighetenes tro om at økonomisk insentiver vil sikre politisk stabilitet.

Frem til nå har jeg i drøftelsen tatt for meg et overordnet bilde av BRI. I det følgende vil jeg gå inn på konkrete eksempler i prosjektet. Som nevnt tidligere i oppgaven er disse konkrete eksemplene Pakistan med Gwadar havnen og Sri Lanka med Hambantota havnen.

### **Pakistan og Gwadar havnen**

Slik det fremgår av graf 2.2 opphørte investeringene i Pakistan i 2018. Dette er noe jeg har sett har skjedd i flere land enn de som er med i analysen. Både i Malaysia og Maldivene opphørte investeringene i 2018. I The New York Times fremgår det at skiftet av regjering institusjonaliserte kritikken av Kina (Ives, 2019). En slik skepsis overfor motivet bak investeringene og trusler som «detbt-traps» kan forklare nedgangen, men Pakistan på sin side står ikke ovenfor en slik felle (Mathews, 2019). Av denne grunn er det nærliggende å tro at nedgang i investeringer har andre årsaker. En annen kilde til skepsisen, da spesielt blant vestlige analytikere og stater, er som nevnt Belt and Road Initiative sitt underliggende militære potensiale. Et eksempel på en investering som ligger strategisk plassert der dette kan bli en realitet er Gwadar havnen.

Gwadar har en sentral rolle i investeringene gjort i Pakistan, og havnen har en betydelig rolle i BRI. I Pakistan, som av mange tolkes som Kinas kronjuvel i prosjektet, representerer Gwadar havnen kjernen i juvelen (Cai, 2017, s.7). Brewster (2014) skriver at Gwadar havnene har en sterk strategisk posisjon og at det derfor kan være strategisk i forhold til India at kineserne utplassere militært utstyr der (Brewster, 2014, s.140). Hvis vi ser havnen i dette perspektivet, kan «String of Pearls Theory» trekkes inn. Denne havnen kan spille en viktig rolle for Kinas militære kontroll i Det indiske hav, som igjen kan sikre oljetilgangen fra Midtøsten samt legge hindringer for India. Dette gjør at man kan anta at denne havnen har en viktig strategisk rolle, og av den grunn er det nærliggende å tro at investeringene i havnen i større grad er geopolitisk motivert.

Brewster (2014) skriver videre at hvis havnen skal brukes til kommersielle formål, er plasseringen ulogisk (Brewster, 2014, s.140). Dette argumentet bygger videre opp under antagelsen om at denne investeringen er geopolitisk motivert. Samtidig er det en annen strategisk begrunnelse for militær utvikling av havnen. Begrunnelsen er den kinesiske marinens økende deltagelse i pirat relaterte oppdrag i det Arabiske hav (Cai, 2017, s. 5). Når havnen allerede brukes av militæret, er det nærliggende å anta at veien er kort til at den kan benyttes til andre militære formål dersom en konflikt skulle oppstå.

Dersom havneutbyggingen i Gwadar ses i sammenheng med jernbanenettverket som bygges gjennom Pakistan, kan den også bidra til kommersiell gevinst. Havnen kan for eksempel gjøre det mulig for Kina å slippe og sende varer gjennom Malakkastedet, der som nevnt 82 prosent av Kinas handel må igjennom. Strategisk kan dette være viktig for Kina i en eventuell konflikt ved at en mulig struping av de maritime handelsruter ikke vil få potensielt ødeleggende økonomiske konsekvenser. Dette kan gi Kina en stabil tilgang til den arabiske oljen uten at de trenger å være avhengig av andre land i regionen enn Pakistan. At Kina vil kunne opprettholde en stabil tilførsel av olje, kan ses på som både geopolitisk og kommersielt viktig. Kommersielt kan dette effektivisere og potensielt gjøre transporten billigere. Infrastrukturutbyggingen i Pakistan kan også ses som et forsøk fra Kina på å inkludere Pakistan i sin sfære for å fremme den nye kinesiske standarden, samtidig som de kvitter seg med mulig overskuddskapasitet. Fra et geopolitisk ståsted kan det gi Kina en fordel ved at de i mindre grad gjør seg avhengig av andre land, som kan være en fordel ved en konflikt. Også nærheten til det Indiske hav kan være militært strategisk gjennom at Kina i større grad vil ha en direkte tilgang til Det Indiske hav, og dermed mer direkte tilgang til åpent hav i sør-vest.

Fra et kommersielt ståsted kan Gwadar havnen skape en større nærhet mellom Midtøsten og Kina, noe som vil kunne gjøre det mer attraktivt med handel mellom Kina og araberlandene. Dermed er det nærliggende å trekke slutningen at investeringene i havnen også vil ha en kommersiell logikk, ved at Kina får en mer direkte tilgang til handel fra Persiabukten. Selv om investeringene frem til nå ikke har gitt noe direkte økonomisk avkastning, er det nærliggende å anta at Kina kan ha et lengre perspektiv. Ved å se utbyggingen av havnen i sammenheng med utbyggingen av jernbanenettverket gjennom Pakistan til den kinesiske grensen, kan det tenke seg at investeringene i denne havnen gi mer mening som en kommersiell investering versus en geopolitisk. På samme tid vil Kina måtte frakte olje gjennom de vestlige provinsene i Kina, som også kan bidra til at de når sitt mål om en velstandsøkning i disse provinsene.

### **Sri Lanka og Hambantota havnen**

Hambantota havnen sør på Sri Lanka, er i likhet med mange andre havner på Sri Lanka, finansiert av kinesiske lån (Abi-Habib, 2018). I 2018 ble den siste investeringen gjennomført. Dette var etter år med dårlig drift og økonomisk underskudd, med for eksempel kun 34 skip til kai i 2012 (Abi-Habib, 2018). Havnen hadde bygd opp en stor gjeld som de daværende myndigheter ikke klarte å betale tilbake. Etter regjeringsskifte i 2015 inngikk srilankiske myndigheter og Kina en avtale om en 99 år leas i desember 2017 (Abi-Habib, 2018). Etter dette investerte kineserne ytterligere 1,2 milliarder i havnen i 2018. Etter dårlige økonomiske resultater over lengre tid, er det vanskelig å argumentere for at det foreligger et rent kommersielt motiv bak kinesernes investering, men kanskje i større grad et geopolitisk motiv.

I den siterte artikkelen fra New York Times, skriver Abi-Habib (2018) at indiske myndigheter er redde for at srilankiske myndigheter skal få gjeld slettet i bytte mot eventuell militær bruk av Hambantota havnen. Shivshankar Menon, en tidligere indisk utenriksminister, uttaler at den eneste måten å rettfærdiggjøre investeringene i Hambantota havnen, er gjennom et nasjonalt sikkerhetsperspektiv (Abi-Habib, 2018). Dette kan tyde på at det er en oppfatning blant indiske myndigheter er at Kinas interesse i denne havnen er militært strategisk begrunnet. Dette styrker antagelsen om at investeringen er geopolitisk motivert.

Med denne investeringen som endte i en 99 år lang leasingavtale, og indiske myndigheters skepsis til kinesernes motiver, kan investeringene i Hambantota gjennom et geopolitisk perspektiv tolkes som kinesisk bruk av geøkonomiske virkemidler og «debt-trap dipolmacy» for å oppnå geopolitisk mål. Sett i lys av «String of Pear» teorien er det nærliggende å tro at havnen vil fungere som «en perle på snøret», slik som noen analytikere hevder (Brewster, 2014, s.139). På bakgrunn av Sri Lankas geografiske plassering kan det antas at havnen kan gi Kina en viktig strategisk fordel.

På den andre siden avviser myndighetene på Sri Lanka at kredittene fra Kina i tilknytning til BRI er «debt-trap diplomacy», men innrømmer at landet kjenner på et stort gjeldspress (Zhou, 2019). Dette kan tolkes som at investeringene Kina har gjort på Sri Lanka ikke er geopolitiske motivert, men heller kommersielt. Bakgrunnen for denne tolkningen er at denne uttalelsen fra srilankiske myndigheter kan tyde på at de ikke oppfatter kinesiske investeringer som en uønsket intervensjon på srilankisk jord, men heller som et bidrag. Parallelt skriver Brewster (2014) at Daniel Kostecka, en amerikansk Kina analytiker, hevder at Hambantota havnen krever flere milliarder dollar i ytterligere investeringer for at de skal kunne benyttes til militære formål. Selv om Kina hadde investert de nødvendige milliardene, ville likevel ikke havnen hatt en geografisk plassering som ville vært militært strategisk ved en eventuell konflikt (Brewster, 2014, s.141). På bakgrunn av denne argumentasjonen er det til syvende og sist vanskelig å vite hva Kina vil med havnen, når den verken gir mening kommersielt, og heller ikke etter enkeltes mening militært. Et mulig svar kan være at Kina bruker havnen til å kvitte seg med overskuddskapasitet gjennom kinesiske selskapers konstruksjon av havnen. Uansett svar, er det ingen grunn til å tro at Kina ikke har en veloverveid strategi bak investeringene i havnen.

## **Konklusjon**

I hvilken grad er da Belt and Road Initiative et kommersielt motivert prosjekt og/eller et forsøk fra Kina på å fremme strategiske geopolitiske mål?

I denne oppgaven har jeg tatt for meg en begrenset del av det omfattende Belt and Road Initiative prosjektet, både når det gjelder deltagende land og sektorer, og også i forhold til andre aspekter. Av denne grunn må det tas høyde for at analysen ikke nødvendigvis er dekkende for å gi et korrekt helhetlig bilde av kinesernes motiver bak BRI. På den andre siden har jeg forsøkt å problematisere og fremstille prosjektet på en objektiv måte gjennom å vise til og diskutere



flere sider av saken, og ved bruk av ulike kilder med ulike perspektiver. Av denne grunn mener jeg at teksten gir et realistisk bilde av Kinas intensjoner bak BRI.

Det er etter min oppfatning sannsynlig at Kina gjennom sine investeringer i BRI i de fleste tilfeller søker å oppnå flere målsetninger, både geopolitiske og kommersielle. Det er liten grunn til å tro at Kina vil foreta store investeringer uten mulighet til gevinst, enten geopolitisk, kommersielt eller eventuelt på en annen måte, eller ved en kombinasjon av disse. Uansett motiv vil investeringene trekke landene det investeres i inn i den kinesiske sfære. Gjennom dette vil Kina kunne øke sin påvirkningskraft, og antagelig oppnå geopolitiske målsetninger, som for eksempel kan være å bli en regional hegemon. I et så enormt prosjekt som Belt and Road Initiative er det mange faktorer som spiller inn for valg av investeringer, og det er sannsynlig at enkeltprosjekter vil kunne gi både positive og negative økonomiske resultater, og også i ulike grad geopolitiske konsekvenser for Kina. Samlet er det sannsynlig at BRI prosjektet gir Kina økt global og regional innflytelse og tilstedeværelse.

Basert på min gjennomgang og drøftelse i denne oppgaven, blir det min konklusjon at BRI i større grad er geopolitisk enn kommersielt motivert. Det er imidlertid viktig å peke på at dette sikkert kan variere fra enkeltprosjekt til enkeltprosjekt, og at Kina gjennom BRI vil oppnå både geopolitiske og kommersielle målsetninger.

## Kilder

Abi-Habib, M (2018, 25. Juni) How China Got Sri Lanka to Cought Up a Port. *The New York Times*. Hentet fra: <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>

American Enterprise Institutt (2019). About. Hentet fra: <http://www.aei.org/about/>

Baru S. (2012). Geo-economics and Strategy, *Survival*, 54(3), 47-58, DOI: 10.1080/00396338.2012.690978

BBC (2019, 5. April). A quick guide to the US-China trade war. *BBC News*. Hentet fra: <https://www.bbc.com/news/business-45899310>

Behera, S. (2002). India's Encounter with the Silk Road. *Economic and Political Weekly* 37(51), 5077-5080.

Blackwill, R. D., Harris J. M. (2016). *War by Other Means*. Cambridge, Massachusettes, London, England: The nelknap press od Harvard universoty press.

Blanchar, J-M. F., Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22(2), 223-245.

Bremmer, I. (2014). The New Rules of Globalization. *Harvard Business Review*, January-February (2014), 103-107.

Bremmer, I. (2009) State Capitalism Comes of Age: The End of the Free Market?. *Foreign Affairs* 88(3). 40-55.

Bremmer, I. & Keat, P. (2010). *The Fat Tail*. Oxford: Oxford University Press. 37-60, 207-213.

Brewster, D. (2014) Beyond the 'String of Pearls': is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean?, *Journal of the Indian Ocean Region*, 10(2), 133-149. <https://doi.org/10.1080/19480881.2014.922350>

Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. The Lowy Institute for International Policy

Chen, J (2019, 21. Februar). Foreign Direct Investment (FDI). *Investopedia*. Hentet fra: <https://www.investopedia.com/terms/f/fdi.asp>

China Merchants Group (2019). Introduction. Hentet fra: [http://www.cmhk.com/main/a/2016/a26/a30448\\_30530.shtml](http://www.cmhk.com/main/a/2016/a26/a30448_30530.shtml)

China Railway Construction (2019). Company Profile. Hentet fra: <http://english.crcc.cn/col/col21582/index.html>

CSCEC, (2019). Company Profile. Hentet fra: <http://english.cscec.com/AboutCSCEC/Companyprofile/>

- Ferdinan, P. (2016). Westward ho – the China dream and «one belt, one road»: Chinese foreign policy under Xi Jiping. *International Affairs*, 92(4). 941-957.
- Freund, C. & Ruta, M. (2018, 29. Mars). Belt and Road Initiative. *The World Bank*. Hentet fra: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>
- Goplalasswamy, B. (2018, 29/9). Sri Lanka's Political Shake-up Is a Win for China. Hentet fra: <https://foreignpolicy.com/2018/10/29/sri-lankas-political-shake-up-is-a-win-for-china/>
- Hudson Institutt (2018, 4. Oktober). Vice President Mike Pence's Remarks on the Administration's Policy Towards China October 4 Event. *Hudson Institute*. Hentet fra: <https://www.hudson.org/events/1610-vice-president-mike-pence-s-remarks-on-the-administration-s-policy-towards-china102018>
- Ives, M. (2019, 8. April). Maldives Election Results Empower A Critic of China. *The New York Times*. Hentet fra: <https://www.nytimes.com/2019/04/08/world/asia/maldives-election-ibrahim-solih.html>
- Kuo, L. & Kommenda, N. (2018, 30. Juli). What is China's Belt and Road Initiative?. *The Guardian*. Hentet fra: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>
- Luo, Y., Xue, Q., Han, B. (2010). How emerging market governments promote outward FDI: Experience from China. *Journal of World Business* 45(2010). 68-79.
- Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics – Logic and Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, Summer 1990(20), 17-23.
- Luttwak, E. (2000). *Turbo-Capitalism: Winners and Losers in the Global Economy* (3. Utg.). London: Weidenfeld & Nicolson.
- Morck R., Yeung, Y., Zhao M., (2008). Perspectives on China's outward foreign direct investment. *Journal of International Business Studies* 2008(32). 337-350.
- Mundy, S. & Hille, K. (2019, 11. Februar). The Maldives count the cost of its debts to China. *Financial Times*. Hentet fra: <https://www.ft.com/content/c8da1c8a-2a19-11e9-88a4-c32129756dd8>
- Parker, S. & Chefitz, G. (2018, 30. Mai). China Debtbook Diplomacy: How China is Turning Bad Loans into Strategic Investments. *The Diplomat*. Hentet fra: <https://thediplomat.com/2018/06/chinas-debtbook-diplomacy-how-china-is-turning-bad-loans-into-strategic-investments/>
- Sinomac (2017). Company Profile. Hentet fra: <http://www.sinomach.com.cn/en/AboutUs/CompanyProfile/>
- Szamosszegi, A. & Kyle, C. (2011, 26. Oktober). An Analysis of State-owned Enterprises and State Capitalism in China. *U.S.-China Economic and Security Review Commission*.

Three Gorges (2019). About CTG. Hentet fra:

[http://www.ctg.com.cn/english/text\\_qry\\_menuId\\_equ\\_2e9dcfc56cd440d692961a27c59e8430\\_and\\_page\\_equ\\_1.html](http://www.ctg.com.cn/english/text_qry_menuId_equ_2e9dcfc56cd440d692961a27c59e8430_and_page_equ_1.html)

Zhao, Y., Liu, X., Wang, S., Ge, Y. (2019). Energy relations between China and the countries along the Belt and Road: An analysis of the distribution of energy resources and interdependence relationships. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 107(2019), 133-144. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2019.03.007>

Zhou, L. (2019, 22. April). Sri Lanka rejects fears of China's 'debt-trap diplomacy' in belt and road projects. *South china morning post*. Hentet fra:

<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007175/sri-lanka-rejects-fears-chinas-debt-trap-diplomacy-belt-and>

Zhuhai Port Holdings Group Co. (2011). The Overview of Zhuhai Port Holdings Group Co., Ltd. (ZPH). Hentet fra: <http://en.zhport.com.cn/about.asp>

## Vedlegg

1.



China-Global-  
Investment-

