

Den nya Sidenvägen – ekonomiska orsaker och effekter

ÖVERSIKTSARTIKEL

nr 2 2022 årgång 50

Kinas investeringar utomlands har ökat påtagligt i samband med Sidenvägsinitiativet. Från kinesiskt håll är projektet ett sätt att komma till rätta med stor inhemsk överskotts kapacitet, att öka tillväxten i relativt fattiga kinesiska regioner genom ökad ekonomisk integration och att säkerställa tillgången på energi och råvaror. För andra länder i projektet är investeringarna ett sätt att öka internationell handel och produktion. Detta tycks ha skett och även utländska direktinvesteringar har påverkats positivt, men ökningen är begränsad. Ett orosmoln är att bristen på transparens i den kinesiska utlåningen riskerar att leda till ökad korruption och att somliga länder råkar i betalningssvårigheter.

Kinas ökade ekonomiska och politiska betydelse är den enskilt största globala förändringen under de senaste decennierna. Efter att de första ekonomiska reformerna genomfördes av Deng Xiaoping i slutet av 1970-talet har Kinas ekonomi vuxit med i genomsnitt nio procent per år. Detta har i sin tur lett till att Kinas andel av världsekonomin har ökat från under två procent 1979 till drygt 17 procent 2020.¹

Kinas tilltagande ekonomiska betydelse har lett till internationella spänningar, inte minst därför att Kina förblivit ett odemokratiskt land, styrt av det kinesiska kommunistpartiet, och att det finns starka inslag av statlig kontroll av ekonomin. På många sätt har denna konflikt mellan demokratiska västliga länder och Kina kommit att präglade det senaste årtiondet och den kommer förmodligen att bli alltmer betydande framöver.

En aspekt som debatteras rör kinesiska investeringar utomlands, framför allt investeringar kopplade till Kinas ”The Belt and Road Initiative” (BRI), eller Sidenvägsinitiativet. BRI är ett mastodontprojekt som drivs av President Xi Jinping och som markerar ett skifte i Kinas relation med omvärlden. Mer specifikt kännetecknades den första fasen av Kinas integration med världsekonomin av stora inflöden av utländska företag till Kina och av stor export från Kina. Den andra fasen med BRI karakteriseras i stället av en växande kinesisk närvaro i omvärlden, i form av betydande infrastrukturinvesteringar, vilka syftar till att koppla samman länders ekonomier. Sådan integration kan förmodas öka handel och tillväxt i både mottagarländer och i Kina, men det har också hävdats att investeringarna genomförs av andra än marknadsekonomiska skäl och att mottagarländer av investeringarna fastnar i ett negativt beroendeförhållande till Kina. Initiativet har lett till motreaktioner, såsom G7-ländernas initiativ ”Build Back Better World” (BW3)

¹ Siffrorna är beräknade på data från Världsbanken. <https://data.worldbank.org/>.

FREDRIK SJÖHOLM

är professor i nationalekonomi och vd vid Institutet för Näringslivsforskning (IFN). En stor del av hans arbete berör olika aspekter av globalisering och inkluderar frågeställningar kring ekonomiska effekter av internationell handel och investeringar. Kinas och övriga Östasiens allt mer betydande roll i världsekonomin är också något som har en framträdande plats i hans forskning. fredrik.sjoholm@ifn.se

Forskningsfinansiering har tacksamt erhållits från Marianne och Marcus Wallenbergs Stiftelse och från Handelsbankens Forskningsstiftelser.

som också inkluderar planer på betydande investeringar i infrastruktur. Motivet bakom BW₃ är uppenbarligen att balansera vad G7-länderna ser som ett oroande stort kinesiskt globalt inflytande.

BRI lanserades 2013. Det börjar nu, när några år har förflutit, bli möjligt att utvärdera olika aspekter av detta projekt. Dels finns det allt mer data över handel och investeringar och dels har detta i sin tur lett till en växande mängd studier som undersöker olika aspekter av BRI. Denna artikel går igenom existerande litteratur för att försöka få svar på två frågor. För det första frågar vi oss vilka skäl som ligger bakom Kinas lansering av BRI. För det andra vilka ekonomiska effekter detta projekt fått i termer av kapitalflöden och internationell handel.

1. Bakgrund

President Xi Jinping höll 2013 ett tal i Kazakstan där han tillkännagav lanseringen av ett omfattande program för att binda samman Kina med Centralasien och Europa. Senare kompletterades initiativet med satsningar på sjöfartsleder vilka primärt binder ihop Kina med Sydostasien, Gulfstaterna, Nordafrika och Europa. Kärnan i programmet är massiva investeringar i infrastruktur såsom vägar, järnvägar, hamnar, broar och flygplatser. Sammantaget kom detta program att på svenska kallas för Sidenvägsinitiativet eller den nya Sidenvägen.

Projektet spred sig snabbt och redan några år efter Xi Jinpings tal hade många länder skrivit samarbetsavtal med Kina (Lai 2021, s 330). Exakt vilka länder som ingår i samarbetet är emellertid oklart och även olika kinesiska källor anger antalet till allt mellan 57 och 135 länder. Detta beror på att det inte finns någon vedertagen definition av BRI och ingen, inklusive makthavarna i Peking, tycks veta vad projektet exakt består av (Ang 2019). Vidare är många av avtalen till intet förpliktigande. Vissa länder som är med i BRI har inte mottagit några kinesiska investeringar medan andra länder som står utanför BRI mottagit en stor mängd kinesiska investeringar.

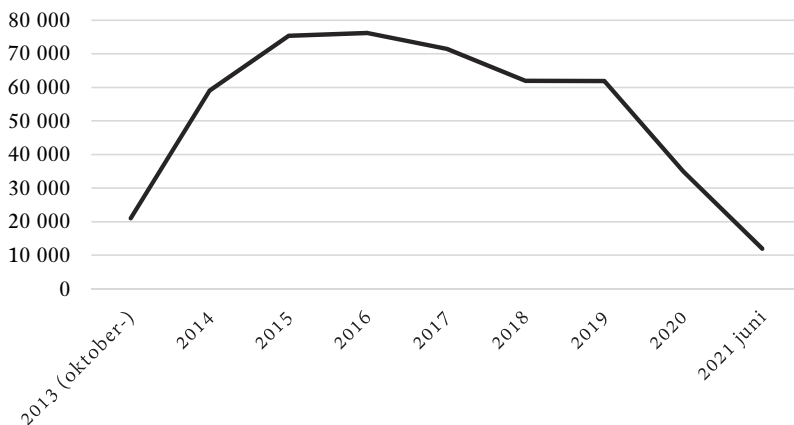
Europa är av viss betydelse för BRI och har mottagit kinesiska investeringar vars syfte bl a är att underlätta handeln med Kina. Kina har t ex investerat i infrastruktur på Balkan som kopplats samman med investeringar i den grekiska hamnen Pireus. Vidare har järnvägssatsningar i Centralasien inneburit att transportsystem från Kina till Europa blivit mer sammanhängande. Ett flertal direkta tågförbindelser mellan kinesiska städer och Europa transporterar t ex bärbara datorer från Chongqing, textilier från Suzho och insatsvaror till bilindustrin från Changsha (Li m fl 2018). Den längsta järnvägslinjen sträcker sig 1300 mil från Yiwu till Madrid. Att frakta gods med tåg är dyrare än med sjöfart. Men det är även betydligt snabbare. Det tar ungefär hälften så lång tid att frakta en container på tåg från Kina till Europa jämfört med sjöfart. Det tar t ex högst 16 dagar med tåg från Chongqing till Duisburg, medan båt från Shanghai till Rotterdam tar närmare 40 dagar (Pomfret 2019). Fortfarande sker den mesta handeln mellan

Kina och Europa via sjöfart men i industrier där lagerhållning med fördel hålls låg och där globala värdekedjor är viktiga, t ex inom elektronikindustrin, blir tågtransporter allt mer betydelsefulla.

Utbyggnaden av den nödvändiga infrastrukturen i olika länder har ofta följt ett likartat mönster. Kostnaden för infrastrukturen har hemländerna stått för men Kina har erbjudit lån från en mängd olika statliga kinesiska finansörer (OECD 2018, s 18–19). Kinesiska företag har genomfört projekten, oftast med kinesisk arbetskraft. Detta står i kontrast till investeringar som bekostats av internationella organisationer där lokala företag är mer involverade i genomförandet. Mer specifikt utförs ungefär 89 procent av projekt som finansieras av kinesiska lån av kinesiska företag, åtta procent av lokala företag och tre procent av företaget från andra länder. I projekt med andra finansörer utförs ungefär 40 procent av lokala företag (Council on Foreign Relations 2021, s 22–23).

Det är svårt att få en exakt uppskattning över mängden investeringar som genomförs inom BRI-initiativet. En anledning är den tidigare nämnda otydligheten med vilka länder som faktiskt ingår, en annan att många projekt än så länge endast är pappersprodukter som inte har genomförts. Det finns t ex planer på 40 olika projekt i Central- och Östeuropa men i slutet av 2021 har endast fyra genomförts (Storey 2021). På samma sätt har endast runt en tredjedel av de fastslagna projekten genomförts i den stora satsningen på att binda samman Pakistan och Kina.

American Enterprise Institute tillhandahåller information om kinesiska aktiviteter i länder som med en generös tolkning ingår i BRI. Deras rapportering av investeringar inkluderar olika typer av byggnation och anläggningsarbete. Det är investeringar som sker i andra länder och inte har kinesiskt ägande, men som utförs av kinesiska företag och oftast finansieras genom kinesiska lån. Figur 1 visar värdet på investeringar under perioden oktober 2014 till juni 2021. Värdet av kinesiska investeringar nådde sin topp



Figur 1
Kinesiska investeringar i länder inkluderade i BRI (miljarder dollar i löpande priser)

Källa: American Enterprise Institute. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

2016 med 76 miljarder dollar. En dominerande andel av kinesiska investeringar sker i BRI-länder, mer specifikt över 90 procent under perioden 2014–21.²

Figur 1 visar också att värdet på kinesiska investeringar i löpande priser har minskat sedan 2016. Särskilt kraftigt har minskningen varit under pandemiåren 2020 och 2021. Men minskningen i investeringar började redan åren innan pandemin. Sammanlagt över perioden har kinesiska investeringar uppgått till knappt 475 miljarder dollar. Det är betydande summor. Man kan t ex jämföra med Marshallplanen efter andra världskriget som uppgick till ungefär 114 miljarder dollar i dagens penningvärde. Samtidigt inkluderar de rapporterade siffrorna ovan (i runda slängar) endast hälften av den mängden infrastruktursatsningar som har nämnts i samband med diskussioner om Sidenvägsinitiativet.³ Det tycks med andra ord som att genomförda investeringar är något mindre än vad som ursprungligen planerats (Storey 2021). Givet att investeringarna har minskat under senare år är det osäkert om man kommer att nå upp till den tänkta omfattningen.

Genom att studera vilka industrier som Kina investerar i kan vi få en bild av varför Kina lanserade Sidenvägsinitiativet. Tabell 1 visar de tre vanligaste sektorerna för kinesiska investeringar i BRI-länder. Energisektorn är störst med 39 procent av investeringarna. Detta tyder på att Kina har ett stort intresse av att säkerställa tillgången till energi, något som diskuteras utförligare längre fram i artikeln. Transportsektorn står för nästan en tredjedel av kinesiska investeringar, vilket förklaras av omfattande investeringar i vägar och järnvägar. Slutligen sker en tämligen stor andel av investeringarna i fastighetssektorn.

Tabell 1
De viktigaste sektorerna för kinesiska investeringar i BRI-länder (2013–21, procent av totala investeringar i BRI-länder)

Energisektorn	39 %
Transportsektorn	32 %
Fastighetssektorn	12 %

Källa: Datan är från American Enterprise Institute. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

Tabell 2 visar den geografiska spridningen av kinesiska investeringar. Dessa är tämligen jämnt fördelade med stora andelar i Afrika, Ryssland och Centralasien, Mellersta Östern och Östasien. En relativt låg andel av investeringarna sker i Europa. Sammanlagt indikerar tabell 2 att Kina i hög grad är aktivt i låginkomstländer i Afrika och Centralasien.

² Siffrorna är beräknade på data från American Enterprise Institute <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

³ En siffra som ofta nämns i olika diskussioner om BRI är alltså det dubbla: en biljon dollar i planerade investeringar. Men siffran varierar och kan ibland sägas vara så hög som åtta biljoner (Hurley m fl 2018).

Afrika	26%
Ryssland och Centralasien	24%
Mellersta Östern	21%
Östasien	19%
Europa	5%
Sydamerika	3%
Nordamerika	1%

Tabell 2

De viktigaste regionerna för kinesiska investeringar i BRI-länder (2013–21, procent av totala investeringar i BRI-länder)

Källa: American Enterprise Institute. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

2. Varför lanserade Kina Sidenvägsinitiativet?

De kinesiska bevekelsegrunderna för BRI är komplexa och inkluderar såväl ekonomiska som politiska aspekter. När det gäller de förstnämnda är det naturligt att Kina hoppas på att BRI ska öka tillväxt och välstånd. Förväntningen är att förbättrad infrastruktur och ökad integration leder till ökad handel och därigenom till ökade inkomster. Men det är också så att man från myndigheternas sida framför allt hoppas på ökad tillväxt i vissa industrier och vissa regioner. Mer specifikt ser man BRI som en möjlighet att komma till rätta med stora kapacitetsöverskott i kapitalintensiv industri, samt en möjlighet att höja levnadsstandarden i de västra och relativt fattiga delarna av landet. Vidare vill Kina säkerställa import av sådana råvaror som landet lider brist på och som är av stor betydelse för industrin och för ekonomin i stort.

Överkapacitet i kinesisk industri

Överkapaciteten är betydande i stora delar av kinesisk industri. Det gäller inte minst i kapitalintensiva industrier som är direkt engagerade i att bygga den nya infrastrukturen såsom stål, cement, aluminium och byggnadsmaterial (Lai 2021, s 337). Kapacitetsutnyttjandet ligger i genomsnitt på ungefär 75 procent i kinesisk industri, vilket är mycket lågt i en internationell jämförelse (ibid, s 336). Överkapacitet är ett resultat av felallokering av resurser; investeringar sker i industrier där efterfrågan inte kan matcha den ökade produktionskapaciteten och detta innebär en lägre välfärd än vad som kunde varit fallet.

Investeringarna i industriell kapacitet har varit mycket stora under en lång tid. Kinas ekonomiska tillväxt har i jämförelse med tillväxten i de allra flesta andra länder drivits mer av just investeringar (och nettoexport) än av inhemsk konsumtion. Detta gäller i synnerhet perioden efter den internationella finanskrisen 2008–09. Kinas regering beslöt sig för att möta krisen med stora finanspolitiska satsningar, satsningar som sedan har permanentats. Investeringar i industrin uppmuntrades genom olika typer av subventioner och investeringarna steg som en följd av detta till hela 47 procent av BNP 2011. Sedan dess har de sjunkit något men låg 2020 fortfarande

relativt högt på 43 procent. Som en jämförelse är investeringarnas andel av svensk BNP ungefär 25 procent.

Denna höga kinesiska investeringsnivå är knappast försvarbar ur ett företagsekonomiskt perspektiv, utan är ofta ett resultat av lokala makthavares vilja att kunna uppvisa höga tillväxtsiffror. Alla nivåer inom kinesiska myndigheter gör tillväxtplaner, både för längre perioder (fem år) och för ett år framåt. Eftersom politiska ledares karriärer är intimt sammankopplade med tillväxten finns det en inbyggd tendens till att den planerade tillväxten på central nivå överträffas av tillväxtplanerna i provinser och städer. Chen m fl (2021) beskriver hur det kan gå till. Regeringen satte det nationella tillväxtmålet 2007 till åtta procent. För ledarna i de 34 olika provinserna är det av vikt att ange ett tillväxtmål som är relativt högt, men inte så högt att man riskerar att hamna under målet.⁴ Myndigheterna i provinsen Zhejiang angav t ex ett tillväxtmål på tio procent. Detta följdes av att prefekturer (ungefär län) och städer inom Zhejiang satte sina tillväxtmål. Staden Jinhua satte t ex ett tillväxtmål på 12 procent vilket fick grannstaden Quzhou att sätta ett än högre tillväxtmål på 12,5 procent. Konkurrensen mellan regioner driver alltså på detta sätt fram allt högre tillväxtmål.

Som tidigare nämnts är det viktigt för politiska ledares vidare karriärer att tillväxten är hög och når upp till de mål som angetts. Detta innebär att man är beroende av att näringslivet ökar sin aktivitet. Därför uppmuntras och subventioneras investeringar, både inom privata och statsägda företag. Chen m fl (2021) finner att ambitiösa tillväxtmål leder till fler företagsbesök från myndigheter, förmodligen för att sätta press på näringslivet att genomföra investeringar. De finner även att det leder till mer subventioner och stöd från myndigheter till näringsliv.

Statsägda företag är den del av näringslivet som är starkast sammankopplad med den politiska sfären. Det finns ungefär 175 000 statsägda företag i Kina och många kontrolleras av lokala myndigheter (Lin m fl 2020). Ett tecken på deras stora betydelse är att av världens 500 största företag enligt *Fortune* 500 är ungefär en femtedel kinesiska. Av dessa kinesiska företag är ungefär 85 procent statsägda och 15 procent privatägda (Guluzade 2019). Dessa statsägda företag står under direkt kontroll av myndigheter vilka ofta beordrar lokala avdelningar av Kinas statsägda banker att ge lån till investeringar.

Privata företag påverkas också av lokala makthavares önskemål. Myndigheter kontrollerar t ex utlåning och landrättigheter vilket får privata företag att så långt som möjligt följa myndigheters direktiv. Att visa följsamhet leder till bättre möjligheter att erhålla lån och mark och till bättre villkor, samt till lägre skatter och en ökad mängd stödåtgärder från myndigheternas sida.

Detta system med tillväxtmål och press på företag att investera är en viktig förklaring till överkapaciteten. Det har också lett till fallande vinster,

⁴ Mer specifikt finns det 22 egentliga provinser (23 enligt kinesisk räkning då Taiwan inkluderas), fyra storstadsområden, fem autonoma regioner och två speciella administrativa regioner.

ökad skuldsättning och minskad avkastning på eget kapital (Guluzade 2019). Situationen är allvarlig och kräver ökad produktion för att kunna hanteras, något som kinesiska myndigheter hoppas ska bli fallet genom alla de investeringar som genomförs vid byggandet av den nya Sidenvägen (Lai 2021). När kinesiska företag bygger vägar, lägger järnvägsräls och anlägger hamnar kommer de nödvändiga produkterna från Kina. Detta fick premiärminister Li Keqiang att 2014 uppmana till ökat internationellt engagemang bland kinesiska företag:

After years of development, China now has a strong capacity in infrastructure development and Chinese equipment is of high quality. We encourage competitive Chinese producers of iron and steel, cement and plate glass, etc. to shift their operation to ASEAN countries to meet the local need of infrastructure development through investment, leasing and loan lending so as to achieve mutual benefit. (Li Keqiang 2014)

Det är rimligt att tro att ökade investeringar utomlands kommer att ge ökad produktion i Kina. Däremot är det mer osäkert hur länge en sådan effekt kan upprätthållas. Det är oklart om det är en tillfällig lösning syftande till att vinna tid för att genomföra nödvändiga strukturella förändringar av den kinesiska ekonomin.

Regional utveckling

Ett annat mål med satsningen är att utveckla de västra delarna av landet. Provenserna i väst utgör ungefär en tredjedel av Kinas provinser och två tredjedelar av den totala landytan. Dessa västliga provinser har halkat efter andra delar av landet, på grund av både den ekonomiska politik som har bedrivits och rent geografiska förutsättningar (Démurger m fl 2002). Inte minst har den exportledda tillväxten som var förhärskande fram till senare år framför allt gynnat kustprovenserna, dels eftersom dessa öppnades upp för utländska företag och internationell handel före andra delar av landet, dels på grund av att närheten till marina transportleder har gett en fördel även efter att andra provinser öppnat upp.

I dag uppgår inkomsterna per capita i de västra delarna till ungefär 50 procent av inkomsterna i kustprovenserna (Lai 2021). De regionala skillnaderna tycks ha stabiliserats på en hög nivå och är mycket höga i en internationell jämförelse (Zhang 2021). Inkomstskillnader leder i sin tur till en omfattande migration. Det finns ungefär 300 miljoner migranter i Kina som företrädesvis lämnat de västliga och centrala delarna för arbete i de östliga provinserna. Det kan också noteras att den överkapacitet som diskuterats ovan är särskilt stor i västliga provinser som t ex Guizhou, Xinjiang och Tibet (Chen m fl 2021, s 7).

Ett antal utvecklingsprogram för västra Kina har sjuösatts genom åren i ett försök att uppnå en mer balanserad regional utveckling. Dessa har inte lyckats ändra den regionala ojämlikheten och frågan tycks under senare år bli ett allt mer prioriterat område. Den landburna delen av BRI kommer

att binda ihop Kinas västra delar med Europa, Centralasien och Mellersta Östern. Förhoppningen är att detta ska öka de västra delarnas inkomster genom ökad handel, investeringar och företagsetableringar. Parallellt med försöken att knyta ihop västra Kina med omvärlden genomförs infrastruktursatsningar för att knyta ihop västra Kina med kustprovinserna.

Råvarutillgång

BRI är viktigt för Kinas import av råvaror (Lai 2021). Kina är beroende av en stor import av olja, kol, järnmalm och mycket annat. Kina är t ex världens största producent av stål med runt hälften av världens samlade produktion. Men inhemsk järnmalm är av låg kvalitet och Kina är därför världens största importör av just järnmalm.

Kina är också världens största importör av olja och naturgas: över 70 procent av oljekonsumtionen och runt 40 procent av naturgasen importeras. Speciellt naturgas har ökat i betydelse, till viss del som ett sätt att minska beroendet av kol som har större negativ miljöpåverkan. Naturgas kan transporteras antingen med pipelines eller med fartyg. Den största andelen av kinesisk import sker med fartyg (O'Sullivan 2019). Mycket av importen sker med fartyg genom Malaccasundet och Sydkinesiska havet. I takt med att politiska spänningar med USA och andra länder ökar har Kina identifierat denna import som sårbar i en eventuell konflikt.

Landtransporter bedöms vara mindre sårbara och önskan att skifta till landtransporter har underlättats med BRI. Nya pipelines är därför planerade från Sibirien till Kina. Även Kinas ansträngningar för att få tillgång till hamnar syftar delvis till att undvika att behöva passera Malaccasundet. Detta är t ex fallet med hamnen i Gwadar i Pakistan som drivs av Kina. Hamnen gör det möjligt att, via vägar och annan infrastruktur som Kina byggt, transportera olja och andra råvaror från Afrika och Mellersta Östern till Kina utan att passera Malaccasundet.

Politiskt inflytande

Kina har sett en möjlighet att öka sitt inflytande när USA under senare år tenderat att bli mer inåtblickande, framför allt under president Trump men även fortsatt under president Biden. Denna kinesiska ambition är delvis en ny företeelse, under lång tid visade Kina endast ett förstrött intresse för vad som skedde utanför dess omedelbara geografiska närhet. Numera har man en betydligt mer synlig närvaro i internationella politiska sammanhang. En starkare global betydelse har många fördelar för Kina. Inte minst hoppas Kina att det ska leda till en ökad handlingsfrihet när det gäller frågor som i Kina anses vara nationella angelägenheter, såsom Xinjiang, Hong Kong och Taiwan. Vidare kan möjligen Kinas strategi med investeringar och diplomati i Östeuropa och blygsam närvaro i Västeuropa leda till ett försvagat EU vilket också, utifrån ett kinesiskt perspektiv, har sina fördelar (Miao 2021). Dock har, som nämnts ovan, de faktiska investeringarna i EU varit tämligen små och det är kanske endast i Grekland som stora kinesiska investeringar

har skett (hamnen i Pireus). Det finns också en tendens till att flera Östeuropeiska länder under senare år snarast rört sig bort från Kina och lägger mer fokus på de möjliga negativa säkerhetsaspekter som ett närmande kan innebära.

Den kinesiska satsningen beskrivs ofta i utvecklingsfrämjande termer och som en del av en kinesisk utvecklingsmodell som man vill sprida över världen. Ett syfte kan vara att Kina vill stärka sin mjuka makt och vinna politiskt inflytande. Men BRI skiljer sig på ett antal punkter från Kinas egen ekonomiska utveckling (Skidmore 2020). För det första skedde den massiva kinesiska ökningen i infrastrukturinvesteringar först efter många år av hög tillväxt: investeringarna följde på hög tillväxt snarare än tvärtom. För det andra finansierades kinesiska investeringar med inhemskt snarare än med utländskt kapital (Ibid).

3. Sidenvägsinitiativets ekonomiska effekter

Diskussionen ovan visar att för ett kinesiskt vidkommande är BRI ett sätt att framför allt komma till rätta med inhemska obalanser såsom överkapacitet och regionala skillnader. En önskan om ökat politiskt inflytande i omvärlden kan också vara en drivkraft. Frågan är i vilken grad dessa olika syften har uppnåtts, något jag försöker svara på i nedanstående diskussion. Jag begränsar mig till att titta på ekonomiska och inte på politiska effekter i detta avsnitt.⁵ Vidare finns det få om ens någon studie som har undersökt om BRI har varit framgångsrikt när det gäller överkapacitet och regional utveckling. I stället fokuserar den empiriska litteraturen på hur BRI har påverkat t ex internationell handel och kapitalflöden. Sådana effekter kan förmodas ha en positiv effekt på utvecklingen i såväl Kina som i andra BRI länder medan det är svårt att uttala sig säkert om effekten på specifika kinesiska regioner och industrier.

Kinesisk utlåning

Som tidigare visats har BRI inneburit en betydande mängd investeringar vilka i huvudsak finansierats med kinesiska lån. Det har inneburit stora kapitalflöden från Kina till andra BRI-länder. Kina är i dag en betydligt större källa för vad som ibland kallas utvecklingsfinansiering än något annat land (Malik m fl 2021). Dessa kapitalflöden är trots storleken tämligen obemärkta. En anledning är att Kina inte är medlem av olika internationella organisationer där kapitalflöden rapporteras och övervakas, såsom t ex Parisklubben. Horn m fl (2021) gör en genomgripande genomgång och kartläggning av kinesiska kapitalflöden. Några aspekter sticker ut och skiljer Kina från de flesta andra länder. För det första sköts i princip all utlåning av statliga aktörer, antingen statsägda företag eller den kinesiska central-

⁵ Det tycks oklart om BRI har gett Kina några politiska vinster. I vissa länder tycks inflytande och *goodwill* ha ökat men i andra länder har BRI snarast lett till en ökad misstro gentemot Kina (Ang 2019).

banken. För det andra rapporteras endast ungefär hälften av dessa flöden till de vanligaste forumen för utlåningsstatistik såsom Internationella Valutafonden, Världsbanken, Bank for International Settlement och OECD. Sammantaget karakteriseras därför kapitalflöden från Kina av en låg grad av transparens.

Horn m fl (2021) noterar vidare att ett stort antal utvecklingsländer i dag har byggt upp betydande skulder till Kina. Mer specifikt har de 50 mest skuldsatta ländernas skulder till Kina ökat från en procent av BNP 2005 till mer än 15 procent 2017. Skulderna till Kina uppgår till minst 40 procent av dessa länders totala skulder. Även Steil och Della Rocca (2019) använder data på länders skulder till Kina som andel av deras BNP. De relativt sett mest skuldsatta länderna är Kirgizistan med en skuld till Kina som uppgår till 42 procent av BNP, Tadzjikistan (24 procent), Mongoliet (23 procent) och Kambodja (22 procent). Siffrorna är från 2017 och det är oklart hur situationen har utvecklats sedan dess. Det kan noteras att även några europeiska länder har stora skulder till Kina; framför allt Belarus (15 procent), Bosnien och Hercegovina (15 procent) och Serbien (11 procent).

Hurley m fl (2018) undersöker i en relaterad studie vilka länder som riskerar att hamna i allvarliga skuldkriser på grund av BRI. Runt tio till 15 länder sägs ligga i riskzonen. För åtta länder sägs risken vara akut. I ett europeiskt perspektiv är det intressant att ett av dessa länder är Montenegro.⁶ Skuldsättningen beror på ett motorvägsbygge från kusten till Serbien som har blivit betydligt dyrare än prognostiserat. Montenegro kan inte längre betala räntorna på skulden till Kina och förhandlar med EU om nya lån. Om förhandlingarna misslyckas kommer Kina som kompensation för uteblivna avbetalningar att erhålla kontrollen av hamnen i staden Bar.

Villkoren för kinesiska lån tenderar att vara sämre än vad som gäller för biståndsliknande lån från andra länder och internationella myndigheter, men ofta bättre än vad som erbjuds från privata långgivare (Dollar 2020). Det är dock oklart om alternativ till kinesiska lån har varit tillgängliga för låntagarna.

Det hävdas ibland att det är lättare att låna från Kina än från t ex Världsbanken och att de senare ställer mer krav på långgivaren i termer av transparens och hållbarhetskalkyler. Kina ställer heller aldrig, till skillnad från många internationella organisationer, krav på olika typer av ekonomiska reformer som ett villkor för lån (Council on Foreign Relations 2021, s 15). Vidare fokuserar multilaterala långgivare, till skillnad från kinesiska långgivare, allt mer på sociala investeringar och demokratistöd och allt mindre på infrastrukturinvesteringar (Dollar 2020).

Huruvida kinesiska lån är ett problem eller en möjlighet beror på hur lånen används. Om de används i produktiva investeringar är det positivt för landet, men det motsatta gäller naturligtvis om de lånade medlen t ex försvinner i korruption. Det finns i dagsläget inga studier som undersöker

⁶ Övriga sju länder är Djibouti, Kirgizistan, Laos, Maldiverna, Mongoliet, Pakistan och Tadzjikistan.

och jämför de ekonomiska effekterna av lån från Kina jämfört med lån från andra länder och organisationer. Däremot undersöker Isaksson och Kotsadam (2018) kinesiskt bistånd till 29 afrikanska länder. De finner att kinesiskt bistånd ökar lokal korruption och inte har någon noterbar effekt på ekonomisk tillväxt, något som står i kontrast till bistånd från Världsbanken som ökar tillväxten utan att leda till ökad korruption.

Det är alltså möjligt att kinesiskt kapital till utvecklingsländer kan ge ökad korruption, men det är svårt att avgöra hur allvarlig risken är.⁷ Studier tycks visa att kinesiska aktörer anpassar sig efter inhemska normer (Carrai 2021) vilket tyder på att institutionella förhållanden i mottagarländerna avgör om kapitalinflödet är positivt eller negativt för landets utveckling. I länder med hög korruption kommer kinesiska aktörer att anpassa sig och använda mutor som en del av sin verksamhetsstrategi, medan man i länder med transparens och goda institutioner kommer att efterleva krav på god företagsetik. I ljuset av detta resonemang är det oroande att mycket av Kinas utlåning har gått till de mer korrumpade länderna i världen. Detta syns även i svårigheten att genomföra de projekt som utlåningen finansierar. Malik m fl (2021) rapporterar t ex att 35 procent av BRI-projekten möter stora genomförande-problem. Motsvarande siffra för kinesiska projekt i andra länder är 21 procent. På samma sätt tar BRI-projekt i genomsnitt över 1 000 dagar att genomföra jämfört med knappt 800 dagar för projekt i andra länder.

Sri Lanka utgör ett exempel på hur korruption i kombination med kinesiskt kapital kan få negativa konsekvenser för landet. Kinesiska myndigheter gav Sri Lanka ett stort lån för att bygga en hamn i premiärminister Rajapaksas födelsestad Hambantota. Projektet genomfördes utan någon egentlig affärsplan och utan någon utredning av alternativa placeringar av hamnen, eller ens om det fanns behov av ytterligare hamnkapacitet på Sri Lanka. Arbetet utfördes som brukligt av ett kinesiskt företag, i detta fall av China Harbor Engineering Company, ett av Kinas största statsägda företag. Projektet var ett fiasko som inte gav tillräckligt med intäkter för att betala lånet och till slut tog kinesiska staten över hamnen och fick därtill under 99 år tillgång till 15 000 hektar mark att använda till en industripark.

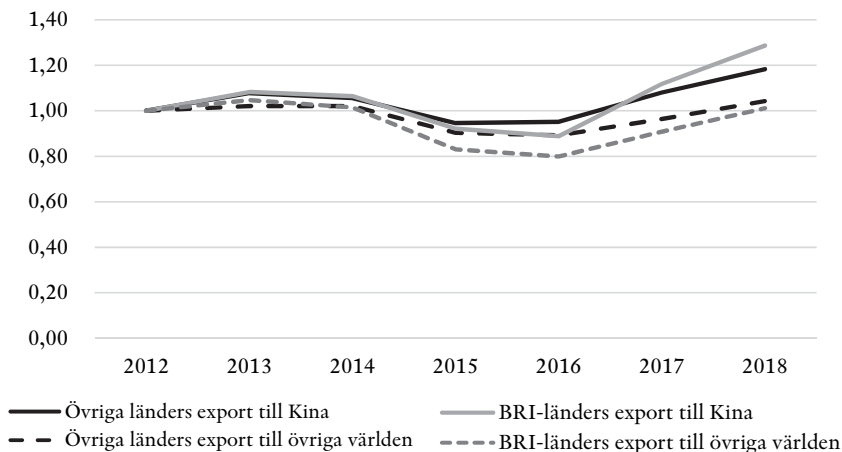
Utlåningen till Sri Lanka illustrerar möjligen en anledning till att Kina lånar ut pengar till högst osäkra ändamål. Med andra ord, Kina sägs i sin utlåning ta hänsyn till mer än rent företagsekonomiska kalkyler, såsom säkerhetspolitiska och utrikespolitiska skäl (Council on Foreign Relations 2021). I fallet med Sri Lanka kan kanske möjligheten att få tillgång till en strategiskt placerad hamn ha spelat en roll för utlåningen.

Internationell handel

Förbättrad infrastruktur och ökad ekonomisk integration kan förväntas öka handeln mellan Kina och berörda länder. Vidare kan handeln komma

⁷ En likartad farhåga som ibland förs fram är att Kinas allt större involvering i utvecklingsländer ska vända dessa länders transition mot demokratiska styrelseskick av västerländskt snitt.

Figur 2
Effekten av BRI på
export till Kina



Ann: Klassificeringen av länder som BRI-medlemmar följer Council on Foreign Relations (2021), <https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/>.
Källa: Comtrade.

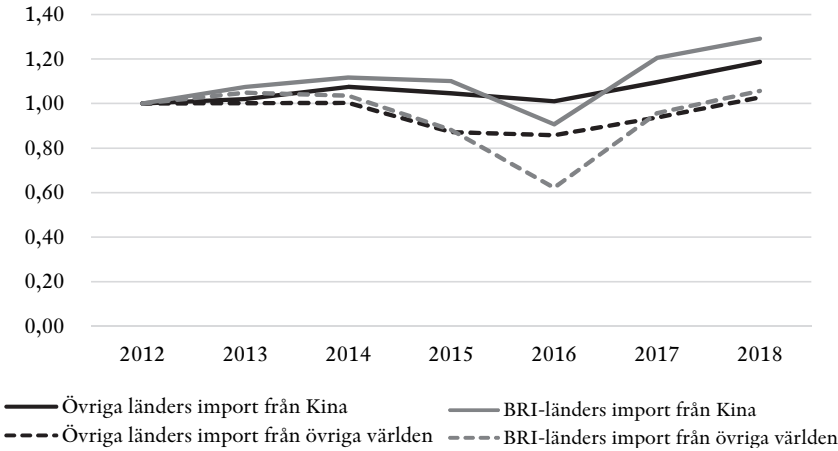
att öka mellan BRI-länder utanför Kina som binds samman av t ex nya järnvägslinjer. Slutligen kan även handeln med omvärlden, dvs länder som ej är med i BRI, öka om integrationen med omvärlden förbättras av t ex hamnar och annan infrastruktur.

Resonemanget om ökad handel bygger på antagandet att handelskostnader sjunker som en följd av investeringarna inom BRI. De Soyres m fl (2018) har undersökt vad ett fullt utbyggt Sidenvägsprogram skulle innebära för handelskostnaderna. Deras skattningar finner att minskade transportkostnader leder till en minskning av handelskostnaderna på mellan 2,2 och 3,5 procent. Detta kan bäst karakteriseras som en blygsam men inte försumbar minskning. Minskningen i handelskostnaderna är störst i Öst- och Sydasiens. Vidare är minskningen störst för länder som ingår i BRI men även andra länder ser handelskostnaderna minska.

Figur 2 visar hur exporten till Kina och till resten av världen från länder som är med i BRI har utvecklats 2012 (ett år innan BRI) till 2018.⁸ De olika serierna är indexerade så att de visar förändringen jämfört med 2012. Ökningen i export till Kina har varit större än ökningen i export till resten av världen, både för BRI- och icke BRI-länder. BRI-länder har en högre exportökning till Kina än länder utanför BRI, men skillnaden är obefintlig under många år och ökar framför allt under 2018. Under perioden 2012–18 ökade exporten till Kina med 29 procent för BRI-länder och med 18 procent för andra länder. Export till andra länder än Kina visar en blygsam ökning; när det gäller denna export är det en marginellt mindre ökning för BRI-länder. Mer specifikt är ökningen en procent för BRI-länder och fyra procent för andra länder.

Figur 3 visar importen från Kina och från resten av världen. Återigen har

⁸ Data för senare år är inte tillgänglig för alla länder.



Figur 3
Effekten av BRI på
import från Kina

Anm: Klassificeringen av länder som BRI-medlemmar följer Council on Foreign Relations (2021), <https://www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/>.
Källa: Comtrade.

handel med Kina ökat i betydelse: importen från Kina har ökat snabbare än importen från resten av världen för båda grupper av länder. För import från Kina är det en ganska tydlig skillnad mellan de två grupperna. För BRI-länder ökade importen från Kina med 29 procent jämfört med en ökning på 19 procent för länder utanför BRI. Ökningen av import från Kina har sålunda varit lika stor som ökningen i export till Kina (figur 2). Ökningen av import från andra länder ökade med sex procent för BRI-länder och tre procent för länder utanför BRI.

De enkla figurerna ovan tycks indikera en viss ökning i handel som ett resultat av BRI. Givet fallande handelskostnader är det inte förvånande. Men denna beskrivning tar inte hänsyn till andra faktorer som kan påverka handel och mäter inte någon kausal effekt av BRI.

Ett antal empiriska studier har genomförts som skattar handelseffekten av BRI. De flesta är korrelationsstudier där man jämför tillväxten i handel mellan BRI-länder och övriga länder. Dessa studier uppvisar i princip stor likhet med figurerna ovan men kontrollerar för andra faktorer som kan tänkas påverka handel. Något mer rigorösa är studier som jämför handel mellan de två grupperna före och efter lanseringen av BRI, i en så kallad *difference-in-differences*-analys. Problemet som kvarstår är att det inte är randomiserat vilka länder som ingår i BRI, vilket gör det svårt att uttala sig om dess handelseffekt.

Att länder som ingår i BRI har varit relativt väl integrerade med Kina även innan projektet lanserades finns det studier som visar. En studie av Bastos (2020) undersöker hur handeln för länder längs med den nya sidenvägen har förändrats när Kinas integration med omvärlden ökat, t ex genom landets medlemskap i WTO 2001. Analysen undersöker perioden 2000–15, dvs i huvudsak före tillkomsten av BRI. Länderna är under denna period väl

integrerade och ökad global integration av Kina ökar BRI-länders export till Kina. Samtidigt dämpades den positiva effekten av att konkurrensen från kinesisk export på andra marknader ökade. Den positiva effekten av ökad kinesisk efterfrågan var relativt stor för råvaror och den negativa effekten av ökad konkurrens på andra marknader var relativt stor för mer bearbetade varor. Detta är i linje med tidigare diskussion som visade att råvaruintensiva industrier har varit föremål för den största delen av Kinas intresse. Vidare var den negativa konkurrens-effekten relativt stor för låginkomstländer och för länder som var geografiskt nära Kina.

Slutsatsen av Bastos (2020) är att Kina var väl integrerat med BRI-länderna redan innan projektet lanserades. Frågan är om BRI-projektet ytterligare ökat denna integration. Det flesta studier av BRI lider som nämnts av identifikationsproblem där det är svårt att med säkerhet uttala sig om kausala effekter. Baniya m fl (2020) gör ett försök att komma till rätta med denna typ av felkälla genom att använda en något annorlunda ansats som undersöker hur restiden mellan olika länder kan komma att förändras som en följd av BRI. Sedan skattas hur mycket handeln påverkas av förändrad restid under antagandet att restid kan användas som ett sk ”instrument”. Detta möjliggör för författarna att skatta den kausala *potentiella* effekten av BRI på handel. En uppenbar svårighet är att det dels är oklart hur BRI-variabeln ska mätas eftersom det är oklart vilka projekt som ingår i BRI, dels att det är oklart hur mycket av de planerade investeringarna som kommer att genomföras. Deras studie uppskattar att, vad de kallar, ett fullt genomfört BRI kommer att öka handeln för BRI-länder med mellan 2,5 och 4,1 procent. Ökningen är större för produkter som använder insatsvaror som är känsliga för transporttid och för länder som är väl integrerade i globala värdekedjor. Siffrorna måste tolkas försiktigt men resultatet tyder, återigen, på en icke försumbar men dock begränsad ökning.

Utländska direktinvesteringar

Kinas utländska direktinvesteringar, investeringar utomlands av kinesiska företag som behåller kontroll över verksamheten, har ökat påtagligt under senare år. De utgjorde 2019 ungefär 11 procent av de sammanlagda direktinvesteringarna i världen vilket var lägre än EU:s andel på ca 33 procent men högre än USA:s andel på ca åtta procent.⁹ Dessa andelar utgår från finansiella flöden vilka är grova mått på multinationella företags verksamhet och behäftade med olika felkällor (Lipsey och Sjöholm 2011). En alternativ källa som fångar verklig ekonomisk verksamhet är data från ovan nämnda American Enterprise Institute. Enligt denna dominerar inte BRI-länderna som mottagare av kinesiska direktinvesteringar utan står för ca 35 procent. Detta är en skillnad mot hur viktigt BRI är för andra typer av kapitalflöde, vilket visades ovan i tabell 1 och 2. Den geografiska profilen på utlandsinvesteringar i BRI-länderna visas i tabell 3. Mönstret skiljer sig

⁹ Siffrorna är hämtade från UNCTAD:s databas över utländska direktinvesteringar, <https://unctadstat.unctad.org/>.

Östasien	37%
Ryssland och Centralasien	17%
Europa	17%
Sydamerika	13%
Afrika	11%
Mellersta Östern	5%
Nordamerika	1%

Tabell 3
De viktigaste regionerna för kinesiska direktinvesteringar i BRI-länder (2013–21, procent av totala BRI-investeringar)

Källa: American Enterprise Institute, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

från de tidigare visade siffrorna på andra investeringar (tabell 2). Mer specifikt sker mycket av investeringarna i grannländer. Som andel av totala direktinvesteringar i olika länder är de kinesiska särskilt framträdande i Myanmar (56 procent), Tadzjikistan (44 procent), Kirgizistan (26 procent) och Mongoliet (26 procent).¹⁰ Att kinesiska direktinvesteringar är viktiga i grannländer är inte förvånande utan något som ser likartat ut på många andra håll; det finns en stark geografisk komponent i lokaliseringen av utländska direktinvesteringar.

Precis som för utlåning så är en stor del av direktinvesteringarna riktade mot energisektorn (39 procent). Dessutom går en relativt stor andel till gruvindustrin, metallindustrin och transportsektorn.¹¹

Påverkas då det geografiska mönstret av utländska direktinvesteringar av BRI? Ökad integration kan förmodas ha en positiv effekt även på utländska direktinvesteringar. När exporten ökar t ex till Kina från länder längs med sidenvägen så sker sannolikt en del av detta från kinesiska dotterbolag. På samma sätt kan förbättrad infrastruktur eventuellt göra det mer attraktivt för utländska företag från andra länder att etablera sig i BRI-området.

Chen och Lin (2020) finner att minskade transportkostnader har en positiv påverkan på utländska direktinvesteringar. Med dessa resultat gör de en skattning av vad ett utbyggt BRI kan komma att betyda för utländska direktinvesteringar, dvs en liknande analysansats som i studien över handels effekter som diskuterats ovan. För BRI-länder är den skattade ökningen tre procent och för andra länder är den en procent.

Andra studier tittar i stället på den faktiska, snarare än den potentiella, ökningen i utländska direktinvesteringar. Du och Zhang (2018) jämför t ex flödet av utländska direktinvesteringar före och efter införandet av BRI. Man finner en påtaglig korrelation mellan BRI och dessa investeringar. Statsägda kinesiska bolag inom framför allt infrastrukturellerad industri ökade etableringen av utländska dotterbolag och det samma gällde för privata kinesiska bolag i andra industrier. Nugent och Lu (2021)

¹⁰ Siffrorna är från Steil och Rocca (2019).

¹¹ Siffrorna är hämtade från American Enterprise Institute, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

kompletterar bilden och finner ingen generell ökning av kinesiska utländska direktinvesteringar, men en ökning som är begränsad till industrier med stor överkapacitet och till industrier med stora miljöutsläpp. Det förstnämnda är en bekräftelse av det ovan förda resonemanget om att statsägda företag med överkapacitet är en viktig förklaring till BRI:s tillkomst. Att investeringarna i relativt stor omfattning sker i miljöförrenande industrier kan vara en följd av de stora miljöproblem som plågar stora delar av Kina och eventuellt också av den negativa konsekvens som omvärldens uppmärksamhet av dessa utsläpp medför.

Studier finner även att en stor del av investeringarna sker för att säkerställa tillgången på råvaror (Kolstad och Wiig 2012). Betydelsen av råvaror som en bestämningsfaktor för kinesiska direktinvesteringar har vidare inte minskat under senare år, trots att en större andel av investeringarna riktas mot höginkomstländer (Feng m fl 2020).

4. Slutsatser

Denna artikel har använt nya data och gått igenom den framväxande litteraturen om den nya Sidenvägen för att försöka förbättra vår förståelse för dess framväxt och dess ekonomiska effekter. Några slutsatser går att dra från denna genomgång.

För det första är Kinas engagemang i de inkluderade länderna betydande, både när det gäller olika typer av anläggningsarbete och när det gäller investeringar av kinesiska företag. Däremot är engagemanget mindre än vad det stundtals utmålas som och till dags dato mindre än den kinesiska målsättningen. Vidare har det minskat sedan 2016, vilket endast delvis kan förklaras av pandemin.

Det finns flera anledningar till att Kina är intresserat av att binda ihop länder med investeringar i infrastruktur. Det är tydligt att Kinas primära intresse för BRI beror på inhemska obalanser. En viktig sådan är att Kina har en betydande industriell överskottskapacitet. Att låna ut pengar till mottagarländer och låta kinesiska företag med kinesiska insatsvaror bygga vägar, järnvägar och annan infrastruktur kan minska denna överskottskapacitet. Vidare är Kina en mycket stor importör av en mängd råvaror. Att trygga denna försörjning är ett ytterligare skäl till Kinas intresse för BRI. Slutligen är initiativet ett sätt för Kina att försöka höja inkomster och levnadsstandard i de västliga delarna av landet.

För mottagarländer av kinesiska investeringar och lån hägrar en möjlighet till handel, kanske framför allt med Kina men även med andra länder som binds samman av förbättrad infrastruktur.

BRI har lett till stora kapitalutflöden från Kina som använts till investeringarna i infrastruktur. Detta har positiva effekter på ländernas ekonomier men det finns även en oro för att det kan leda till ökad korruption, ökad skuldbörda och minskat reformintresse. Ett grundläggande problem med kinesisk utlåning är den stora bristen på transparens.

Empiriska studier tyder på att investeringar har minskat transportkostnader och lett till ökad handel och ökade investeringar av multinationella företag. Det gäller i synnerhet handeln med Kina medan effekten på övrig handel har varit mer blygsam. Vidare är det framför allt handeln med råvaror som ökat vilket ligger väl i linje med en av Kinas intentioner med BRI. I kvantitativa termer är handelseffekten av BRI tämligen begränsad. Mer specifikt finner studier att handelskostnaderna sjunker med ungefär tre procent och att handeln ökar med högst fyra procent vid ett fullt utbyggt BRI.

Slutligen finner studier att BRI har haft en positiv påverkan på kinesiska företags direktinvesteringar. Det är främst statsägda kinesiska företag som står för dessa investeringar och en stor andel sker inom industrier där Kina har en betydande överskottskapacitet, vilket även detta ligger i linje med de tidigare diskuterade drivkrafterna bakom Kinas engagemang i BRI.

Ang, B Y Y (2019), "Demystifying Belt and Road. The Struggle to Define China's 'Project of the Century'", *Foreign Affairs*, maj 22 2019.

Baniya, S, N Rocha och M Ruta (2020), "Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis", *Journal of Development Economics*, vol 146, 102467.

Bastos, P (2020), "Exposure of Belt and Road Economies to China Trade Shocks", *Journal of Development Economics*, vol 145, 102474.

Carraï, M A (2021), "Adaptive Governance along Chinese-financed BRI Railroad Megaprojects in East Africa", *World Development*, vol 141, 105388.

Chen, J, X Chen, Q Hou och M Hu (2021), "Haste Doesn't Bring Success: Top-Down Amplification of Economic Growth Targets and Enterprise Overcapacity", *Journal of Corporate Finance*, vol 70, DOI :10.1016/J.JCORPFIN.2021.102059.

Chen, M X och C Lin (2020), "Geographic Connectivity and Cross-border Investment: The Belts, Roads and Skies", *Journal of Development Economics*, vol 146, s 1–13.

Council on Foreign Relations (2021), "China's Belt and Road. Implications for the United States", Independent Task Force Report 79, Council on Foreign Relations, New York.

Démurger, S, J D Sachs, W T Woo, S Bao och G Chang (2002), "The Relative Contributions of Location and Preferential Policies in China's Regional Development: Being in the Right Place and Having the Right Incentives", *China Economic Review*, vol 13, s 444–465.

De Soyres, F, A Mulabdic, S Murray, N Ro-

cha och M Ruta (2018), "How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?", World Bank Policy Research Working Paper WPS 8614, Washington.

Dollar, D (2020), "Seven Years into China's Belt and Road", Brookings, Washington DC, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2020/10/01/seven-years-into-chinas-belt-and-road/>.

Du, J och Y Zhang (2018), "Does One Belt One Road Initiative Promote Chinese Overseas Direct Investment?", *China Economic Review*, vol 47, s 189–205.

Feng, L, L Ge, Z Li och C Yi Lin (2020), "Financial Development and Natural Resources: The Dynamics of China's Outward FDI", *World Economy*, 13099.

Guluzade, A (2019), "The Role of China's State-owned Companies Explained", World Economic Forum, 7 maj 2019.

Horn, S, C M Reinhart och C Trebesch (2021), "China's Overseas Lending", *Journal of International Economics*, vol 133, doi.org/10.1016/j.jinteco.2021.103539.

Hurley, J, S Morris och G Portelance (2018), "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective", CGD Policy Paper 121, Center for Global Development, Washington DC.

Isaksson, A S och A Kotsadam (2018), "Chinese Aid and Local Corruption", *Journal of Public Economics*, vol 159, s 146–159.

Kolstad, I och A Wiig (2012), "What Determines Chinese Outward FDI?", *Journal of World Business*, vol 47, s 26–34.

Lai, H (2021), "The Rationale and Effects of China's Belt and Road Initiative: Reducing Vulnerabilities in Domestic Political Econ-

REFERENSER

omy”, *Journal of Contemporary China*, vol 30, s 330–347.

Li, K (2014), ”Remarks by H.E. Li Keqiang Premier of the State Council of the People’s Republic of China at the 17th ASEAN-China Summit”, i Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 november 2014.

Li, Y, K Bolton och T Westphal (2018), ”The Effect of the New Silk Road Railways on Aggregate Trade Volumes between China and Europe”, *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, vol 16, s 275–292.

Lin, K J, X Lu, J Zhang och Y Zheng (2020), ”State-owned Enterprises in China: A Review of 40 years of Research and Practice”, *China Journal of Accounting Research*, vol 13, s 31–55.

Lipsey, R E och F Sjöholm (2011), ”South-South FDI and Development in East Asia”, *Asian Development Review*, vol 28, s 11–31.

Malik, A m fl (2021), *Banking on the Belt and Road: Insights from a New Global Dataset of 13,427 Chinese Development Projects*, AidData at William & Mary, Williamsburg VA.

Miao, J T (2021), ”Understanding the Soft Power of China’s Belt and Road Initiative through a Discourse Analysis in Europe”, *Regional Studies, Regional Science*, vol 8, s 162–177.

Nugent, J B och J Lu (2021), ”Chinas Outward Foreign Direct Investment in the Belt

and Road Initiative: What Are the Motives for Chinese Firms to Invest?”, *China Economic Review*, vol 68, doi.org/10.1016/j.chieco.2021.101628.

OECD (2018), ”China’s Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape”, *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris.

O’Sullivan, S (2019), ”China: Growing Import Volumes of LNG Highlight China’s Rising Energy Import Dependency”, *Oxford Energy Comment*, Oxford Institute for Energy Studies, Oxford.

Pomfret, R (2019), *The Central Asian Economies in the Twenty-first Century: Paving the New Silk Road*, Princeton University Press, Princeton NJ.

Skidmore, D (2020), ”Searching for a ‘China Model’ along the Belt and Road”, *Asian Politics & Policy*, vol 13, s 326–348.

Steil, B och B D Rocca (2019), *Belt and Road Tracker*, Greenberg Center for Geoeconomic Studies, Washington, <https://www.cfr.org/article/belt-and-road-tracker>.

Storey, H (2021), ”Can Biden’s Build Back Better World Compete with the Belt and Road?”, *The Interpreter*, 20 juli 2021.

Zhang, J (2021), ”A Survey on Income Inequality in China”, *Journal of Economic Literature*, vol 59, s 1191–1239.