

Sverige deltar i Sidenvägskonferensen i Kina

Världens största ekonomiska konferens i år arrangeras i Beijing den 14-15 maj och kallas Belt & Road Forum. Det är ett toppmöte om utbyggnaden av Nya sidenvägen. Den kinesiska statsledningen har bjudit in hela världen och särskilt de länder i alla världsdelar som redan engagerat sig i de gigantiska projekten för att knyta samman världens länder ekonomiskt, men också vetenskapligt och kulturellt i världshistoriens största fredsprojekt.

Statschefer från 28 länder har anmält sitt deltagande. Bland dem finns presidenter och premiärministrar från främst Asien, Afrika och Iberoamerika och från europeiska länder som Schweiz, Polen, Tjeckien, Ungern, Serbien, Grekland, Italien och Spanien. Sammanlagt kommer 1200 delegater från 110 länder och 60 organisationer. Glädjande nog kommer även Sverige att delta med infrastrukturminister Anna Johansson som leder en delegation av regeringstjänstemän. Även svenska industriföretag är inbjudna direkt från Kina och ännu finns ingen samordning med svenska regeringens delegation. Från Finland deltar kommunikationsminister Anne Berner och från Danmark kommer en hög regeringstjänsteman från Transportministeriet.

Schillerinstitutet arbetat med att få igång den Nya sidenvägen sedan länge, närmare bestämt sedan Berlinmurens fall. Helga

Zepp-LaRouche kallas i Kina av statliga medier för "The Silk Road Lady" just för att hon tagit detta initiativ. Den 27 september förra året höll Schillerinstitutet ett seminarium i Stockholm, i närvaro av diplomater från 15 ambassader varav flera ambassadörer, för att återigen tog upp den Nya Sidenvägen. I ett föredrag där presenterades de möjliga Nordiska länkarna till detta projekt, länkar som hittills inte förverkligats trots sin enorma potential.

Nya Sidenvägens otaliga projekt beräkna till 10.000 miljarder dollar vilket gör det till världshistoriens största infrastrukturprojekt, många gånger större än Roosevelts New Deal. Det kan verka vara en orimlig summa, inte så mycket med tanke på de enorma behoven för att lyfta många mellanliggande länder ur fattigdomen, utan orimlig för att de flesta inte förstår hur det skall kunna finnas så mycket pengar tillgängligt.

Men redan har projektkontrakt för 1000 miljarder dollar beslutats. Enbart den nya Asiatiska infrastrukturinvesteringsbanken (AIIB, som Sverige är med i) kan med sitt kapital på 100 mdr USD låna ut 1000 mdr USD. Flera andra sådana gigantiska fonder har också upprättats: Sidenvägsfonden, Shanghai Cooperation Organization Fund, BRIKS Nya utvecklingsbank m.fl. Dessa fonder kommer tillsammans upp i en utlå-

ningskapacitet i samma storleksordning som de ovannämnda 10.000 mdr USD. Denna häpnadsväckande kapitalbildning bygger på ett helt annat sätt att tänka på än vad Västvärlden är vana vid idag. Det bygger inte på att tänka på hur mycket (lite) pengar man har, utan att från framtiden tänka ut värdet i projekten. Detta framtida värde utgör sedan grund för kreditgivningen.

Detta synsätt att tänka från framtiden borde egentligen inte vara okänt, eftersom det kommer från USA:s förste finansminister Alexander Hamilton och har använts periodvis i USA:s historia, mest känt idag i F D Roosevelts New Deal och hans utvecklingsfond Reconstruction Finance Corporation (RFC).

Detta betyder att det finns pengar och det kommer att skrivas jättekontrakt på BRF i Beijing för olika bitar av Nya Sidendvägsbygget. Här kan Sverige åtminstone börja komma med på tåget om en samordning sker med de svenska företag som också kan komma med till BRF. Egentligen är detta en så stor framtidsfråga för Sverige att Statsministern Stefan Löfven själv borde ha lett delegationen, Delvis eftersom han har visat stor kompetens att förhandla kontrakt utomlands för svensk industri, men främst för att det är ett möte på statsledarnivå och Löfvéns deltagande skulle lyfta den svenska delegationen öka chansen att nå fram till de stora kontrakten.

Kina arbetar med länderna längs Nya Sidendvägen för att upprätta 20 aktionsplaner angående infrastruktur, energi och råvaror, produktionskapacitet, handel och investeringar. Kina kommer att skriva samarbetsavtal med nästan 20 länder på forumet och kommer också att bygga en internationell samarbetsplattform för vetenskap, teknologi, miljöskydd, och utökad utbyte

och träning av begåvningar.

Med deltagande från både Sverige, Finland och Danmark finns möjligheten våra länder kan få ett kinesiskt engagemang för att bygga länken från Kina via Helsingfors, Stockholm och Köpenhamn längs med östra benet av den Nordiska triangeln. Det är ju precis som för flyget, som tar genvägen längs storcirkeln från Nordkina till Väst Europa via Helsingfors, den kortaste vägen till Hamburg och Paris. Då hamnar våra länder på allfarvägen i stället för att vara nordliga återvändsgränder.

Hela Sveriges industri kan sättas på fötter i full sysselsättning om vi kan få vara med och bygga Nya sidenvägen, som inte bara handlar om järnvägar utan precis som den gamla utgör en hel civilisationsutbyggnad för att lyfta enorma isolerade områden mitt emellan Kina och Europa och även alla de andra kontinenterna ur fattigdomen.

I föredraget om de Nordiska länkarna till Nya Sidendvägen betonas Göteborgs betydelse eftersom Sverige där ligger längst framme i samarbetet med Kina och dess Nya Sidendvägsstrategi. Kina satsar nämligen på att genomföra projektet från högsta vetenskapliga och tekniska nivå. Man har beslutat att inte konkurrera med låga löner längre utan med teknik. Det gör att det mycket stora teknikutbytet mellan Sverige och Kina som görs genom Volvo Cars är en del av samarbetet kring den Nya Sidendvägen, det enda som verkligen fungerar på en förstklassig nivå. Bara genom att dra in underleverantörerna till Volvo Cars i mer direkt utbyte om teknik och jobb, skulle man snabbt kunna engagera en mycket stor del av svensk industri i alla landskap i samarbete med Kina för att bygga upp alla de nya industriparkerna som skall byggas längs utvecklingskorridorerna.