

# Fysisk ekonomi

Bilaga till Schillerinstitutets nyhetsbrev Monitor

juli 2017

## Fattigdomen kan besegras - krigen stoppas!

På bara några få årtionden har Kina presterat ekonomiska stordåd som slagit världen med häpnad: 700 miljoner kineser har lyfts upp ur fattigdom, medellivslängden har ökat från 35 år 1949 till 76 år idag, det bedrivs ett forskningsarbete i världsklass vad gäller rymdfärder och utveckling av fusionskraft.

Men Kina vilar inte på sina lagrar. President Xi Jinpings regering har föresatt sig att helt utrota fattigdomen i Kina – 40 miljoner kineser räknas fortfarande som fattiga – till år 2020. Xi träffade nyligen partiledarna i den nordliga Shanxiprovinnsen och sa till dem: "Om vi bara ägnar frågan stor omtanke, tänker rätt, vidtar effektiva åtgärder och arbetar på ett realistiskt sätt, så kan den djupa fattigdomen absolut besegras."

Inte heller begränsar man sina ambitiösa målsättningar till enbart Kina: Högt uppsatta regeringsföreträdare, fattigdomsbekämpare och myndighetspersoner från Kina och Afrika träffades den 21-22 juni i Afrikanska unionens konferenscentrum i Addis Abeba i Etiopien för en två dagar lång dialog om hur kampen mot fattigdomen ska kunna föras till seger. Den lovvärda föresatsen hos alla dem som deltog är inget mindre än att ta det "mirakel i utvecklingens världshistoria" som Kina åstadkommit genom att utrota fattigdomen i sitt eget land, och upprepa det i Afrika, och i alla länder.

Afrikanska unionens ordförande, Tchads utrikesminister Moussa Faki Mahamat, öppnade forumet, som Afrikanska unionens Leadership Academy stod värd för tillsammans med Institutet för Afrikastudier vid Kinas Zhejiang Normal University, med att säga till deltagarna att Kina och Afrika står enade i sin föresats att utrota fattigdomen.

– Det är ett ömsesidigt förhållande och det finns mycket som vi med ödmjukhet kan lära av varandra, sa han.

Kinas utrikesminister Wang Yi satte ribban högt i sitt öppningstal.

– Fred och utveckling är långtifrån uppnådda i många delar av världen. Närmare 400 miljoner människor i Afrika lever under fattigdomsgränsen, och drygt 40 miljoner kineser behöver lyftas upp ur fattigdom. Kina och Afrika behöver slå sig ihop om att bekämpa fattigdomen och uppnå gemensam ekonomisk utveckling. Detta är en skyldighet vi har mot framtida generationer, en målsättning som kineser och afrikaner delar och en naturlig del av mänsklighetens utveckling, sa han.

– Kina och Afrika har alltid haft gemensamma intressen

och en gemensam framtid. Nu står vi redo att tillvarata de möjligheter som öppnas med Belt & Road Initiative, sa han.

– Kina kommer, lovade han, att aktivt uppmuntra det internationella samfundet att hjälpa Afrika att uppgradera fattigdomsbekämpningen. Vi välkomnar diversifierade partnerskap för Afrika och uppmanar alla parter att överge den föråldrade nollsummentaliteten och anamma det nya win-win-samarbetets synsätt. Särskilt de utvecklade länderna borde ytterligare öka sitt engagemang och sina insatser för Afrikas fattigdomsbekämpning, stå fast vid sina utfästelser och tillsammans hjälpa Afrika att uppnå varaktig fred, ekonomisk utveckling och välstånd.

Från Etiopien reste Wang Yi till Libanon, där han framhöll att "Kina förordar fler åtgärder för att komma till rätta med den förvärrade flyktingkrisen i Mellanöstern och hitta en lösning så snart som möjligt", med tillägget att Kina är berett att utöka samarbetet inom ramarna för Belt & Road Initiative.

Belt & Road Forum i Peking den 14-15 maj var en vändpunkt i historien, mot att göra denna målsättning till en världsomspännande realitet. Med tanke på de viktiga indikationerna tidigare i veckan på ett ökat engagemang i Belt & Road-projektet från USA:s sida, tack vare president Trump, så står vi nu på tröskeln till att detta faktiskt kommer att bli verklighet.

Lyndon och Helga LaRouche har haft en central betydelse för mycket av det som hänt på vägen hit, långt innan det hände. Det var Lyndon LaRouche som först slog fast att USA:s medverkan i Belt & Road-initiativet är helt avgörande för en lösning på den strategiska krisen, och han formulerade den programmatiska grunden för detta med sina "fyra ekonomiska lagar". Det var Helga Zepp-LaRouche som, i ett tal 2015 i Chongqing, först bad Kina att hjälpa till att lösa kriserna med krig och flyktingströmmar i Mellanöstern och Nordafrika genom att utsträcka Belt & Road-projektet till den regionen. Det är Schillerinstitutet som har banat väg för spridningen av klassisk musik och kultur som grundvalen för en dialog mellan civilisationerna som kan begrava den brittiska geopolitiken för gott.

Hela planeten nu drivs framåt av den överväldigande dynamiken i Belt & Road-initiativet. Dess framgångsrika genomförande hänger, som det har gjort ända från början, på de strategiska och politiska idéer och förslag som bara LaRoucherörelsen bidrar med.

## Bilindustrin nyckeln till svensk öppning mot Kina

Nästan sist i Europa börjar svenska regeringen öppna upp för samarbete med Kina. Ett genombrott skedde med en stor delegation ledd av statsminister Stefan Löfven till Peking den 26-28 juni. Delegationen var tillräckligt stor och blandad för att kunna bana väg för ett stort ekonomiskt samarbete. Nyckeln till framgången var inte samarbete kring infrastruktur, utan det starka samarbetet med Kina genom svensk bilindustri, där båda svenska fabriker för personbilstillverkning, Volvo i Göteborg och Saab i Trollhättan, nu utvecklas med kinesiska ägare.

Schillerinstitutet har alltid lobbat för att Sverige ska engagera sig i Nya sidenvägen och världsländbron och Norden har alltså sent omsider börjat komma med på tåget, men nu har det börjat lossna ordentligt. Dåvarande infrastrukturminister Anna Johanson från Sverige och även kommunikationsministern från Finland resp. danske statsministerns närmaste minister deltog i "Bältes- och Vägforumet" i Peking i maj. Innan dess hade Finlands president Sauli Niinistö den 4-5 april tagit emot Kinas president Xi Jinping i hans första statsbesök till Norden och den danske statsministern Lars Løkke Rasmussen personligen besökt Kina den 2-3 maj.

Den 26-28 juni var det alltså dags för Sveriges statsminister att besöka Peking och samtidigt kom även den finske statsministern Juha Sipilä till Peking med en stor finsk delegation. Bägge nordiska statsministrarna hade bilaterala överläggningar med president Xi Jinping respektive premiärminister Li Keqiang. Bägge deltog därefter i det Världsekonomiska toppmötet i Dalian, som också kallas sommarens Davosmöte. Till sammans markerade de att Norden nu var ordentligt på gång i Kina genom att där delta båda två i en paneldiskussion om "Globala utmaningar: Ett Nordiskt perspektiv".

Löfvens delegation bestod av de tre ministrarna Mikael Damberg, Karolina Skog och Ann Linde, flera statssekreterare och representanter för ett 60-tal svenska företag och ett flertal myndigheter. Totalt undertecknades 18 avtal, nio kommersiella och nio myndighetsavtal, i anslutning till besöket. Det viktigaste av dem var de två bilindustriavtalen.

Volvo Cars ingick avtal om att lägga sitt innovationscentrum i Göteborg. Det finns redan 2000 anställda för detta i lokaler på Lindholmens gamla varvsområde, men det skall utökas till sammanlagt 3500 anställda. Det betyder att Volvo Cars ägare Li Shufu går än djupare in i sitt samarbete med Sverige och sätter in ett draglok för att utveckla spetsteknologi för hela bilindustriklustret i Västsverige. Även miljardavtalet med Nevs och det stora kinesiska taxiföretaget Didi innebär att bilindustrin i Västsverige stärks. Avtalet som undertecknades i närvaro av Stefan Löfven, innebär att Didi går in som delägare och därmed som både storkund för att köpa och utveckla Nevs elbilar i Trollhättan, där Nevs idag har 1000 anställda. Didi är korsägt med tyska taxiföretaget Uber och kör 20 miljoner resor dagligen. Nevs har två fabriker i Kina men skall fortsätta tillverka delar i Trollhättan.

Bägge dessa bilavtal innebär ett för Europa mycket stort högteknologiskt industriellt samarbete med Kina, som nu satsar hårt på att med innovationer lyfta den kinesiska industrin till toppnivå. Det finns nu möjlighet att gå vidare på den väg som bilindustrin har plogat med Kinasamarbete för även mindre och medelstora svenska företag som är underleverantörer till fordonsindustrin, men också företag som håller på med trafiksäkerhet, stadsplanering, robotisering, artificiell intelligens och energiteknik. Det handlar inte bara om själva Kina utan om alla de teknologicenter som byggs i nya industrizoner som stakas ut längs alla de stora infrastrukturprojekten i olika delar av världen i samarbete med Kina.

Ett annat högprioriterat inslag i Löfvens resa var ett möte i

Hangzhou med Jack Ma som är grundare till e-handelsbolaget Alibaba. Med sig hade Löfven 25 svenska företag med starka varumärken som Fjällräven, Baby Björn och Stiga för att hjälpa dem in på Alibabas e-handelsplattformar. Även dessa kan fungera som plogar åt andra mindre svenska företag in i Kina och därifrån ut över världen. Det är särskilt viktigt att statsministern och hans ministrar engagerar sig, eftersom Kina är en i stora delar statsstyrd ekonomi. Privata svenska företag har stort nytta av regeringens hjälp för att komma in i Kina, men detta borde bara vara början.

Förutom att samarbeta om innovationer och teknologisk utveckling med Kina behövs ett svenskt samarbete om Kinas internationella infrastrukturbyggen och de nya industriutvecklingsområdena kopplade till dem. Danska regeringen upprättade inför sin statsministers Kinabesök en speciell arbetsgrupp för Bältes- & Väginitiativet för samordning mellan avdelningar av det danska och kinesiska utrikesdepartementena. Det danska utrikesministeriet etablerade också formellt kontakt med flera kinesiska hjärntruster, bland annat den hjärntrust som varit med att utarbeta Bältes- & Väginitiativet.

Frågan är vad det är hittills hindrat Sverige från att komma med på det kinesiska tåget för att lyfta världen ur fattigdomen med hjälp av Bältes- & Väginitiativet och satsningen på teknologisk utveckling? Om man läser vad handelsminister Ann Linde skrev i slutklämmen på sin artikel i Sydsvenska dagbladet den 22 juni inför Kinabesöket, så är inte entusiasmen för företagets affärer det mest påfallande.

Det är många pekpinnar mot Kina innan något samarbete kommer ifråga:

"Jag vill fortsätta att utveckla vårt samarbete med Kina kring hållbart företagande för att förbättra arbetsvillkoren och arbetstagares rättigheter, bekämpa miljöförstöringen, motverka korruptionen, stärka kvinnors ställning på arbetsmarknaden, och på så sätt engagera företagen i Agenda 2030 och genomförandet av de globala målen för hållbar utveckling. Jag kommer att verka för att vår Team Sweden-resa till Kina ska bidra till detta och till att stärka svenska företags möjligheter att göra affärer i Kina."

Sverige, precis som Tyskland, har släpat på efter därför att man vill göra sig till tolk, inte för sina egna intressen eller fattigdomsbekämpningens intressen, utan för geopolitiska intressen som velat hålla världen delad i brittiska imperialismens, kalla krigets och globaliseringens tradition. Inget samarbete med Kina eller BRIKS, och allra minst med Ryssland, har tillåtits eftersom det skulle överbrygga den splittring av världen som makten hos Londons City och Wall Street bygger på.

För att överbrygga den ihärdiga kampanjen mot samarbete med Kina med alla möjliga och omöjliga invändningar, var det smart drag av Löfven att dra med sig en stor delegation som var uppblandad med kända svenska företag. Eftersom bilindustrin är starkt förankrad, för att inte säga älskad av svenska folket, fanns det därmed en tillräcklig förankring för att bryta igenom invändningarna mot Kina hemma i Sverige.

Med detta Kinasamarbete går svenska bilindustrin mot en ny storhetstid. I samarbetet kring världens största fredsprojekt, att bygga Nya sidenvägen för att rent fysiskt-ekonomiskt knyta samman hela världens ekonomier, kommer varenda bräda som svensk skogsindustri kan producera, att behövas. Och därtill kan det bli full fart i de gamla välkända företagen som grundats just för statens utbyggnad av den svenska infrastrukturen.

Med Kinaresan har Löfven ställt sig på det arbetande svenska folkets sida mot tyckarmaffiorna som han annars tvingats kompromissa med. Med sin resa genom Sverige, i stället för att böja ner sig i tyckarvärldens Mecka, Almedalen, håller statsminister Stefan Löfven på att skapa utrymme för ytterligare framgångsrika utlandsresor för att sätta Sverige i fullt arbete.