

DEN NYE SILKEVEJ

KINAS SILKEVEJSINITIATIV - GEOPOLITISK KLISTERPIND?

Kinas Belt and Road Initiative (BRI) blev skabt for 10 år siden for at fremme Kinas globale tilstedeværelse og internationale engagement.

REJSEN ER LANG PÅ VEJEN MOD EN NY, GRØN SILKEVEJ

I denne artikel udforskes de miljømæssige aspekter af silkevejsprojektet, og hvilke indsatser for forebyggelse og afbødning, der er blevet iværksat.





Medlemskontingent:
Almindeligt medlemskab: 400 kr.
Familie (par): 500 kr.
Studerende: 200 kr.
Institutioner, skoler o. lign.: 600 kr.

Henvendelse om medlemskab/abonnement mv.:
GO Forlag
Anker Heegaards Gade 2, 3.tv., 1572 København V
Tlf. 6344 1683, E-mail: go@goforlag.dk
Hjemmeside: www.geografiforbundet.dk

Redaktion:
Ansvarshavende redaktør og annoncetegning:
Andreas Egelund Christensen
Tlf. 2670 8038, E-mail: aec@ign.ku.dk

Anton Grønfeld Wille
Emma Dissing Winzentsen
Hanna Lia Fosberg
Jeannette Hinrup
Katrine Ratjen
Marie Bak Rosendahl
Nikka Toft Tougaard
Rasmus Skov Olesen
Rose Due
Sanne Lisby Eriksen
Simon Laursen Bager
Teis Hansen
Tilde Marie Rastorp Reinhardt

Anmelderredaktør:
Nikka Toft Tougaard
Kirsebærgrenen 137
5220 Odense SØ
Tlf. 29275522, E-mail: Nikka.gts@gmail.com

Annoncepriser:
1/1 side: 7.000kr.
1/2 side: 4.000 kr.
Bagside: 7.000 kr.
Andre formater: 2.800-3.100 kr.
Se endvidere annoncearket på hjemmesiden.

Deadlines for 2023: 20/1; 20/4; 20/6; 20/8; 20/10
GO udkommer medio marts, juni, august, oktober
og december.

© Geografisk Orientering (GO)
Ikke-kommerciel udnyttelse tilladt med kildeangivelse

Kode til registrering på forbundets hjemmeside:
1971GO2008

Layout og omrydning:
Orla Hjort - www.orlahjort.dk / 6130 3832
Tryk: Narayana Press. Oplag: 1500
ISSN 0105-4848

Geografiforbundets styrelse:
Formand: Lars Bo Kinnerup, Tlf. 5784 8005, E-mail:
lbk@geografiforbundet.dk

Næstformand: Lise Rosenberg, Tlf. 2239 7777, E-mail:
lr@geografiforbundet.dk

Kasserer: Jens Korsbæk Jensen, E-mail: jkj@geografiforbundet.dk

Kursusudvalg:
Formand: Lise Rosenberg, Tlf. 2239 7777, E-mail: lr@geografiforbundet.dk
Iben Dalggaard, E-mail: ida@geografiforbundet.dk
Myuran Balasubramaniam, E-mail: mb@geografiforbundet.dk
Steen Friis Jensen, E-mail: sfj@geografiforbundet.dk

Fagudvalg:
Formand: Kristian Nordholm, E-mail: kn@geografiforbundet.dk
Lars Bo Kinnerup, E-mail: lbk@geografiforbundet.dk
Mette Starch Truelsen, E-mail: mst@geografiforbundet.dk
Mikkel Strange, E-mail: ms@geografiforbundet.dk
Susanne Rasmussen, E-mail: sur@geografiforbundet.dk

Forlagsbestyrelse:
Formand: Jens Korsbæk Jensen, Tlf. 3141 1767, E-mail: jkj@geografiforbundet.dk
Lars Bo Kinnerup, E-mail: lbk@geografiforbundet.dk
Myuran Balasubramaniam, E-mail: mb@geografiforbundet.dk
Susanne Rasmussen, E-mail: sur@geografiforbundet.dk

Regional kontaktperson: Lise Rosenberg, Tlf. 2239 7777, E-mail: lr@geografiforbundet.dk

Redaktionens forord

DEN NYE SILKEVEJ

- I krydsfeltet mellem historie, geopolitik og bæredygtighed

I dette temanummer af Geografisk Orientering tager vi vores læsere med på en rejse langs Den Nye Silkevej, en moderne genfortolkning af den historiske handelsrute, der i århundreder bandt civilisationer sammen. The Belt and Road Initiative (BRI), som initiativet også kendes som, udgør en udfordrende og kompleks skueplads, hvor fortiden møder fremtiden, og økonomiske, geopolitiske og bæredygtighedsinteresser flettes sammen.

Først tager Jørgen Delman os med på en rejse langs initiativets historie og udvikling, og de politiske- og økonomiske årsager som ligger bag Den Nye Silkevej. Der trækkes tråde til Kinas rolle i den nye verdensorden og samarbejdet i Det Globale Syd, og dermed skabes forbindelse mellem Kinas positionering af initiativet og de konsekvenser det har for resten af verden. Det rejser spørgsmålet: Er Kinas moderne tolkning af Silkevejen en "geopolitisk klisterpind" eller en ægte drivkraft for samarbejde?

Dernæst belyser Peter Nedergaard projektets geopolitiske dimensioner og udforsker, hvordan dette initiativ har omdefineret magtbalancen på den globale scene. Økonomisk integration kan føre til politisk indflydelse og diplomatisk kompleksitet, og Kinas engagement langs Den Nye Silkevej kan give anledning til både nye alliancer og konfliktpunkter.

Herefter vender vi os mod den miljømæssige bæredygtighed. Johanna Coenen analyserer, hvorvidt Den Nye Silkevej kan udvikle sig i en mere bæredygtig retning. Indtil videre er projektet primært forbundet med negative miljømæssige konsekvenser, men måske kan lokalt engagement transformere initiativet og fremme en "Ny Grøn Silkevej"?

Efter dette udforsker Nikolaj Birkkjær Andersen de socioøkonomiske konsekvenser af Den Nye Silkevej og rejser væsentlige spørgsmål om den økonomiske bæredygtighed i et projekt med så omfangsrige økonomiske ambitioner. Han sætter spørgsmålstejn ved, om projektet kan realisere de kinesiske forventninger eller om denne vej mod økonomisk udvikling potentielt er ved at løbe ud i sandet?

Laurits Holdt fører os til sidst til havnen i Mombasa i et spændende casestudie fra Østafrika. Han udforsker, hvordan Kinas massive investeringer i regionen har inspireret til ambitiøse udviklingsplaner, der spejler forandrede politiske integrationer. Kan Kinas engagement være med til at omforme regionen og løfte den mod økonomisk vækst og politisk stabilitet eller er vejen belagt med økonomiske udfordringer?

I dette temanummer inviterer vi dig som læser til at udforske Den Nye Silkevej fra forskellige perspektiver - geopolitik, socioøkonomi og bæredygtighed. Gennem dette prisme søger vi at afdække de mange lag af kompleksitet, der udgør Kinas Nye Silkevejsinitiativ og dets påvirkning på en global skala. Hop med på karavanen og god læselyst!

Redaktionen

Forside: Snekledte bjerge bag landevej i Kashgar, Kina. Foto: Unsplash
Næste nummer: Rewilding

Den Nye Silkevej

TEMA

- 6 // Kinas Silkevejsinitiativ
- geopolitisk klisterpind?
- 12 // Den Nye Silkevej
- The Belt and Road Initiative
- 14 // Rejsen er lang på vejen mod
en ny, grøn Silkevej
- 22 // Silkevejen er belagt med
økonomiske intentioner. Og
måske derfor løber den snart
ud i sandet?
- 24 // Østafrika vil efterligne EU og
bruger Kinas massive investe-
ringer som løftestang

GEO MIX

- 27 // Dagens geograf
- 28 // Hans Ø – En delt ø
- 30 // Klimakrisen er verdens
største problem, og derfor er
naturgeografi verdens
vigtigste fag
- 32 // Studietur i Argentina
- 41 // Månedens link

GEOGRAFFORBUNDET

- 40 // Nyt fra Fagudvalget
 - 42 // Studieture
-



Den Nye Silkevej - The Belt and Road Initiative

Oprettelse af transportinfrastruktur er sandsynligvis en af de mest oplagte måder at skabe sammenhæng mellem stater. Det er også årsagen til, at infrastrukturprojekter mellem Kina og omverdenen har optaget Kinas ledere i årtier.



Silkevejen er belagt med økonomiske intentioner. Og måske derfor løber den snart ud i sandet?

Det som kritikere og alarmister ofte glemmer er, at Silkevejsprojektet i sidste ende er motiveret af økonomiske behov, og netop dette kan blive dens akilleshæl.



Østafrika vil efterligne EU og bruger Kinas massive investeringer som løftestang. Østafrika er et vitalt maritimt led, i Kinas Belt and Road-initiativ og landende nyder godt af store infrastrukturprojekter. Men det er ikke problemfrit, for projekterne er lånefinansierede, hvilket er en kæmpe økonomisk belastning.

Redaktionen

Ansvarshavende redaktør



Andreas Egelund Christensen

Ph.d. i geografi, International koordinator ved Københavns Universitet og generalsekretær for Det Kongelige Danske Geografiske Selskab



Anton Grønfeldt Wille

Geografistuderende, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet



Emma Dissing Winzentsen

Geografistuderende, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet



Hanna Lia Fosberg

Cand.scient. i geografi. Fuldmægtig i Københavns Kommunes Ejendomme og Indkøb



Jeannette Sophie Hinrup

Cand.scient. i geografi. Miljøstyrelsen for Råstoffer, Nalakkersuisut - Grønlands Selvstyre



Katrine Ratjen

Cand.scient. i geografi. Konsulent, Region Hovedstaden, kollektiv trafik



Marie Kirstine Bak Rosendahl

Geografistuderende, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet



Nikka Toft Tougaard

Cand.scient. i geografi



Rasmus Skov Olesen

Ph.d.-studerende ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet



Rose Due

Geografistuderende, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet



Sanne Lisby Eriksen

BSc i geografi og MSc i Environmental Science, fuldmægtig i Landbrugsstyrelsen



Simon Laursen Bager

Ph.d. i geografi, Bæredygtighedsdirektør, Climate.co



Teis Hansen

Ph.d. i geografi, professor ved Institut for fødevarer og ressourceøkonomi, Københavns Universitet



Tilde Marie Rastorp Reinhardt

Geografistuderende, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet

Formandens leder

INTERKULTUREL KOMPETENCE

Med den nye læreruddannelse er der i fagbeskrivelsen, som kan læses i *Geografisk Orientering 2023/2*, formuleret fem indholdsområder. Det ene af disse indholdsområder lyder således:

- Interkulturel kompetence som forudsætning for forståelse og handling ift. menneskers forskellige levevilkår og indbyrdes afhængighed.

Formuleringer af denne type har ikke været ekspliciteret i den forgangne læreruddannelse, men fremover skal geografilærere i grundskolen have forudsætninger for at kunne planlægge, gennemføre og udvikle geografifundervisning, der indfrier dette mål.

Menneskenes levevilkår i jordens forskellige egne konstitueres ikke udelukkende af de naturgivne forhold, men er i høj grad påvirket af menneskelige faktorer. Det som man med en bred betegnelse kan kalde kultur. Kulturgeografien beskæftiger sig traditionelt med erhverv, infrastruktur, bebyggelse, befolkning og geopolitik, men også forhold som f.eks. etnicitet, historie og religion har de senere år vist sig at have stor betydning for hvordan vores omverden er, ser ud, hænger sammen og ikke mindst hvordan vi opfatter den.

Krigen i Ukraine er af Rusland begrundet i historiske og etniske forhold, og har ligeledes klart geopolitiske perspektiver. For Rusland tilsyneladende ønsket om at være en stormagt i verden, og for os har den ændret opfattelsen af, at verden er fredelig, fordi vi handler og samarbejder. Vi har oplevet at handel og samarbejde har gjort os afhængige og dermed sårbare. Vi står i en situation hvor sikkerhed og militært forsvar er højt på den politiske dagsorden for, at vi kan leve med fornemmelsen af tryghed.

Senest er trusselsbilledet i Danmark udvidet med mulige angreb som følge af koranafbrændinger, hvilket har ført til, at ny lovgivning på området skal forhindre yderligere provokationer, da det for det første øger usikkerheden og for det andet sætter vores handelsrelationer med muslimske lande i fare. Endnu et eksempel på hvordan samfundene er indbyrdes afhængige. Situationen er også et eksempel på hvordan forståelse af andre menneskers forhold og en dermed forbundet stillingtagen og handling kan have vidtrækkende og uønskede konsekvenser.

Dermed er vi fremme ved et væsentligt og interessant dilemma for geografifundervisningen, nemlig det, at vi på den ene side gerne vil være oplyste for at kunne forstå, og på den anden side, at stillingtagen og handling på denne baggrund ikke skal have uønskede konsekvenser. Med andre ord, sagt på almindelig dansk, så bliver vi nødt til at acceptere og respektere, at mennesker andre steder opfatter verden anderledes end os – også selvom vi handler og samarbejder med dem – og at det at handle betyder noget, dels for hvordan vi ser og forstår os selv i verden, dels hvordan verden ser på os.

Lars Bo Kinnerup
Formand





KINAS SILKEVEJSINITIATIV

– geopolitisk klisterpind?

Af: Jørgen Delman

Kinas Belt and Road Initiative (BRI) blev skabt for 10 år siden for at fremme Kinas globale tilstedeværelse og internationale engagement. Ud over at bidrage til global udvikling ville Kina også have bedre adgang til kritiske ressourcer (primært energi og mineraler), finde afløb for sine kapitalreserver, og skaffe kinesiske aktører adgang til nye internationale markeder. BRI skulle desuden være en rambuk mod, hvad den kinesiske ledelse opfattede som USA's "inddæmning", der – efter kinesisk opfattelse – skulle forhindre Kina i at blive en økonomisk, teknologisk og militært konkurrencedygtig stormagt. Endelig skulle BRI knytte interesserede lande tættere til Kina i en verdensorden under forandring.

I tiåret siden starten af BRI er der investeret i hvert fald 1.000 milliarder US\$ i op mod 3.000 projekter rundt omkring i verden. I de senere år er den kinesiske investeringsfeber dog kølnet noget. Kina har haft travlt med at inddæmme COVID, og efterfølgende at få den hjemlige økonomi på fode igen. BRI er heller ikke uden problemer. Der skulle ryddes op i fejlslagne projekter, og Kina har måttet se i øjnene, at ikke alle partnere var lige tilfredse med den kinesiske tilgang til bistand og samarbejde.

Hvad er BRI?

Oprindeligt var BRI tænkt som et bredt politisk og sektormæssigt handlingsprogram (se Fig. 1).

De fem platforme illustreret i Fig. 1 skulle strukturere BRI's hovedkomponenter:

1. Silkevejens Økonomiske Bælte, som skulle forbinde Asien, Europa og Afrika med afstikkere til Europa gennem seks forskellige korridorer.
2. Det 21. Århundredes Maritime Silkevej, som skulle samle aktører omkring bæredygtig udnyttelse af, og sikker trafik på verdenshavene.



Fig. 1. BRI platforme og mål

Men Kina ville mere. BRI er blevet brugt til at udvikle et omfattende engagement med interesserede lande og organisationer på tværs af kontinenterne gennem tilføjelse af nye platforme til BRI porteføljen:

- En Arktisk Silkevej som skulle give Kina adgang til Arktis
- En "Grøn Silkevej" som skulle styrke BRIs bæredygtighed. Der udarbejdes 'grønne' standarder for finansiering, investeringer, transport, innovation og byudvikling
- En "Digital Silkevej" med fokus på digital infrastruktur, telekommunikationsinfrastruktur, e-handel, og automatisering af toldprocedurer. På sigt vil denne platform kunne tilbyde en alternativ, kinesisk kontrolleret global data- og kommunikationsinfrastruktur baseret på kinesiske standarder
- En "Sundhedssilkevej", der bygger på Kinas historiske engagement i sundhedssektoren i en række udviklingslande, herunder bistand til bekæmpelse af COVID.

I perioden fra 2013-2021 var energi (ca. 39 %), transportinfrastruktur (ca. 25 %), ejendomsudvikling og byggeri (ca. 10 %), og metaller (ca. 8 %) de vigtigste sektorer inden for BRI målt i samlede investeringer. Fordelingen viser, hvor Kina havde sit fokus og sine primære kapaciteter.

Flagskib

Den Kinesisk-pakistanske Økonomiske Korridor (China-Pakistan Economic Corridor, herefter CPEC) strækker sig mere end 3.000 km fra Kashgar i Xinjiang i Nordvestkina til den strategisk vigtige havneby Gwadar i det sydlige Pakistan. CPECs formål er at fremme bilateral handel og skabe lokal udvikling, primært i Pakistan, gennem anlæg af fysisk, økonomisk, social og kulturel infrastruktur (se Boks).

CPEC eksemplificerer, hvordan BRI benytter Kinas infrastruktur-baserede moderniseringsmodel som forbillede. CPEC blev tænkt som BRIs flagskib med samlede forventede investeringer på op mod 70 mia. US\$ inden 2030. Gwadar Havn skal dels fremme lokal handel, men det er måske endnu vigtigere for Kina, at den tilvejebringer en alternativ strategisk rute for kinesisk import af vitale ressourcer fra Mellemøsten og Afrika.

BRIs økonomi

Den akkumulerede BRI finansiering i perioden 2013-2021 beløb sig til omkring 1.000 mia. USD. Figur 2 viser hvordan finansieringen har fordelt sig regionalt.

CPEC projekterne fordeler sig på følgende hovedområder:

- Energiinfrastruktur, inklusive kuldrevne kraftværker, vandkraft, vindkraft og solenergi
- Forbedrede landeveje og motorveje, jernbaner og konnektivitet i luften (herunder lufthavne)
- Optiske fiberkabler som skal bringe Pakistan ind i den digitale tidsalder og knytte Pakistan til BRIs digitale infrastruktur
- Benyttelse af Kinas Digital Terrestrial Multimedia Broadcasting standard
- Byudvikling, herunder Gwadar by og havn: Masterplan for by og havn omfattende moderne havne-infrastruktur
- Forbedring af vandforsyning
- Erhvervsudvikling gennem særlige økonomiske zoner og industri-parker
- Udvikling af landbrug og bekæmpelse af fattigdom langs CPEC
- Udbygning af turismeinfrastruktur
- Finansielt samarbejde mellem centralbankerne, 'policy-banker', udviklingsbanker og forretningsbanker
- Sociale programmer, f.eks. hospitaler og uddannelsesinstitutioner
- Støtte til offentlig regeringsførelse, herunder e-administration.

Fig. 2 viser, at investeringerne i BRI er faldet i de seneste år i stort set alle regioner, og at det samlede engagement i 2021 og 2022 lå på godt halvdelen af højde-niveauet i 2015 og 2018.

Energi har altid været dominerende i BRI porteføljen. I 2022 gik størstedelen af de kinesiske energi-investeringer til gas-relaterede projekter (40 %), fulgt af sol og vind (26 %) og olie (16 %). I 2021 annoncerede den kinesiske leder Xi Jinping, i FN, at Kina ikke længere ville investere i kulkraft i udlandet. Men efterspørgslen efter kulkraftværker i det Globale Syd er stor, og f.eks. indgik Kina og Pakistan i 2022 en aftale om finansiering af et 300 MW kul-

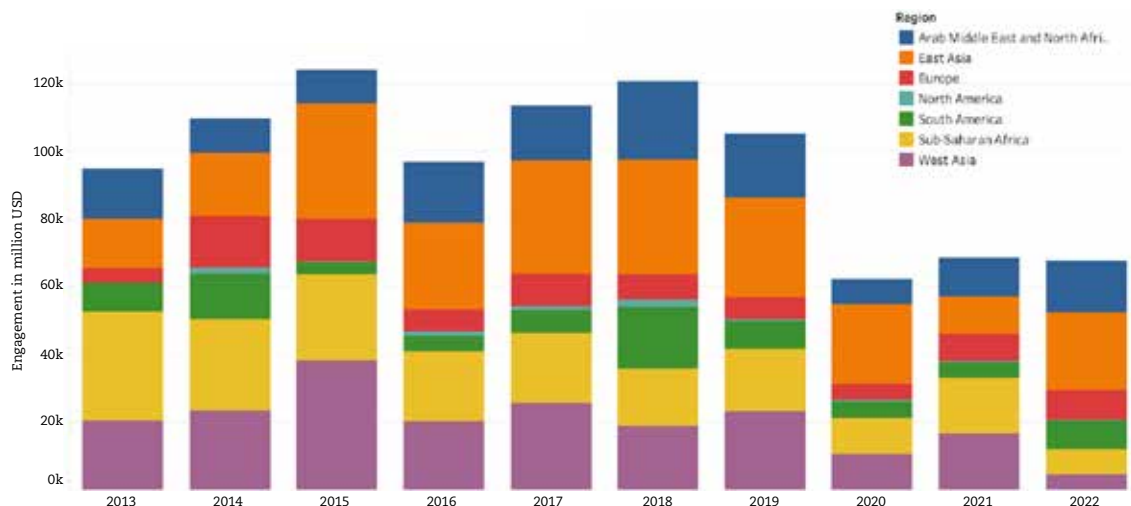


Fig. 2. Kinas BRI engagement i forskellige BRI regioner, 2013-2022

kraftværk i Gwadar under CPEC. Kina støtter også ny kulminedrift under BRI. I 2022 indgik det kinesiske firma, PowerChina, en aftale om et kulmineprojekt i Indonesien med en årlig kapacitet på 30 mio. tons.

BRIs organisation

Kina sælger BRI som et program, der er åbent for alle, som er lydør for partnernes behov, som sigter på at skabe såkaldte 'win-win' løsninger, og som ikke er domineret af Kina eller af påtvungne irrelevante værdier. Til dato har 146 lande og 32 internationale organisationer lavet aftaler under BRI.

Den kinesiske ledelse har formuleret de politiske retningslinjer for BRI, mens den praktiske implementering er overdraget til aktører på jorden, dvs. offentlige organisationer, statsbanker og andre finansielle institutioner samt virksomheder - primært statsejede - fra hele Kina. Grundlaget for de bilaterale BRI programmer er de såkaldte ikke-forpligtende politiske aftaler (Memoranda of Understanding), mens projekterne styres under juridisk bindende aftaler. I investerings- og anlægsprojekter arbejder de kinesiske aktører uden nævneværdig koordinering og synes primært at forfølge egne interesser inden for de givne politiske rammer.

Herudover er der etableret nogle dedikerede internationalt orienterede BRI organisationer, blandt andet:

- Belt and Road Forum (BRF) - en politisk platform som samler stats- og regeringsledere fra partnerlande for at konsultere om udviklingen og finansieringen af Silkevejsinitiativet

- BRI Ecological [green] Coalition er et forum under Den Grønne Silkevej for både regeringer og virksomheder, samt nationale og internationale organisationer, som arbejder med anbefalinger til, hvordan Silkevejsinitiativet kan gøres mere bæredygtigt
- Silk Road Fund finansierer nogle få aktiviteter og projekter under BRI
- Ledende bilaterale komiteer for nogle af de seks oprindelige korridorer, hvor den vigtigste og mest integrerede til dato er CPEC.

Kina ønsker også at engagere det multilaterale system i BRI, og har samtidig også selv skabt nye multilaterale platforme, som kan bruges af BRI - f.eks. Forum on Africa-China Cooperation (FOCAC), der blev oprettet i 2005. Næsten alle afrikanske lande er medlemmer af FOCAC, der formulerer de overordnede retningslinjer for Kinas engagement med afrikanske lande. Forummet er ikke dedikeret til BRI, men BRI inddrages i aktiviteterne. Det samme sker i BRIKS regi, hvor Kina samarbejder med foreløbigt Brasilien, Rusland, Indien og Sydafrika – blandt andet om fælles investeringer og udviklingsaktiviteter i Det Globale Syd.

Mange vestlige lande ønsker ikke at deltage i BRI, og nogle forlader BRI efter at have været med i nogle år. De argumenterer med, at BRI er irrelevant, eller at de ikke vil spændes for en kinesisk styret vogn.

BRI og nye kinesiske initiativer

Efter COVID har den kinesiske leder, Xi Jinping, sat

yderligere fart på omkalfatringen af den internationale orden. Xi lægger op til nye globale initiativer, der kan ses som erstatning for eller supplement til BRI. Mest relevant her er Global Development Initiative (GDI), som blev præsenteret for FN i 2021.

Sammen med andre udviklingslande kritiserer Kina Vesten for at pålægge de fattige lande i det Globale Syd uacceptable værdier, regler og reformkrav, mens de rige lande ikke selv har formået at levere gode løsninger på udviklingsproblemerne i Syd. Med GDI tilbyder Kina at stille sig i spidsen for en ny tilgang, der også trækker på Kinas egne udviklingserfaringer. Hvor BRI - groft sagt - primært har lagt vægt på hardware som basis for udvikling, fokuserer GDI mere på software, som skal afhjælpe fattigdom ved at fremme uddannelse, fødevarerikkerhed, forebyggelse og bekæmpelse af pandemier, udviklingsfinansiering, afhjælpelse af klimaforandringerne og deres konsekvenser, grøn udvikling, industrialisering, digital økonomi og konnektivitet i en digital tidsalder. Endelig skal GDI hjælpe Kina med at sætte nye standarder for udviklingsbistand, så de ikke primært fastsættes af de rige lande i OECD.

Samtidig er BRI primært bilateralt orienteret, mens GDI er tænkt multilateralt med fokus på internationalt samarbejde gennem FN, herunder med udviklede lande. Initiativet er projektbaseret og kommer tilsyneladende til at fungere som en slags overbygning på BRI. Det er foreløbig finansieret med 4 mia. US\$, et relativt lille beløb sammenlignet med BRI.

Mere end 100 lande har foreløbigt erklæret sig interesserede i at deltage i GDI.

Udfordringer

BRI har allerede mødt mange udfordringer. Kina har ikke kapitalreserver på samme niveau som tidligere, især ikke fra landets ellers investeringslystne lokale myndigheder, som nu er voldsomt gældsplagede. Markederne for investeringer og store anlægsarbejder i modtagerlandene er udfordret, og mange projekter har ikke givet det forventede afkast eller er klart urentable.

Centrale aktører i nogle partnerlande har udtrykt bekymring over realismen i BRI-projekternes business case eller over deres sociale og miljømæssige bæredygtighed. Nogle synes lånevilkårene er for ugunstige. Samtidig er Kina internationalt blevet beskyldt for at bedrive 'gældsdiplomati'. Argumentet lyder, at BRI bevidst bringer partnerlande i gæld til Kina for at kinesiske aktører kan overtage og kontrollere vital infrastruktur i egen interesse, når låntagerne ikke kan servicere gælden.

Nogle lande har tydeligvis opbygget en stor gæld til Kina gennem BRI projekter, men det er kun ganske få, i forvejen stærkt forgældede lande, der er i fare for statsbankerot. Disse lande skylder penge mange steder, ikke kun til Kina, og Kina er ikke nødvendigvis uvillig til at imødekomme ønsker om at lempe lånevilkår eller yde gældslettelse.

BRI som geopolitik

Der er konkurrerende tilgange til analysen af BRI. Den positive tolkning ligger i forlængelse af den officielle kinesiske diskurs. Den ser BRI som en emancipatorisk satsning, der tilbyder de involverede partnere inklusiv 'win-win' udvikling i modsætning til den vestlige neo-liberale tilgang, som sigter på liberalisering og privatisering af økonomier i udviklingslandene med ulighed til følge.

Men det er relevant at spørge, hvorfor Kina skulle investere så meget i udlandet, hvis det ikke var for at sikre egne interesser og opnå strategiske fordele som global stormagt? Et logisk svar ville være at Kina: (1) tilbyder efterspurgt teknologi, løsninger og finansiering, som matcher territoriale aktørers ønsker, og (2) som modsvar søger accept, forståelse og støtte til sin position som fremadstormende stormagt.

Alternativt kan BRI derfor også forstås som en dynamisk, geopolitisk proces, der producerer økonomisk magt. På den ene side er der kinesisk kapital, som mobiliserer, bevæger, omformer og skaber ny kapital gennem statslån, investeringer, gaver og subsidier, og på den anden side er der stater, som forsøger at knytte kapital til specifikke steder ud fra egne interesser.

Denne økonomiske magt kan opfattes som en 'klistrende magt' (sticky power), hvor partnerlande kan blive afhængige af, eller endog underordnet Kina, som den stærke part i et asymmetrisk magtforhold. Efterfølgende er det svært at slippe ud af relationen uden anselige omkostninger på grund af de økonomiske bindinger.

Kina bruger forskellige politiske greb til at kalibrere sin klistrende magt. f.eks.,

- Standarder knytter partnere til kinesiske teknologiske og institutionelle løsninger og standarder, inden for f.eks. digital infrastruktur, kommunikation, transport, byggeri, energi og senest udviklingsbistand
- Finansiell afhængighed binder landenes økonomier til Kina i år fremover
- Af-dollarisering - sammen med en række lande, specielt BRIKS-landene, arbejder Kina på en ny international valuta, som kan konkurrere med

US dollar som internationalt betalingsmiddel. Indtil nu har Kina tilbudt en del lande at afregne bilateral handel og lån i kinesisk valuta, herunder Pakistan

- Strategisk brohoved:
 - Med enkelte undtagelser har BRI ikke været en succes i EU, og lande som Tjekkiet og Italien har valgt BRI fra efter at have været en slags brohoveder inden for EU. Nu forsøger Kina med Ungarn, hvor Kinas førende batteriproducent, CATL, vil etablere Europas største batterifabrik. Investeringen er på 7,6 mia. US\$, og var den største annoncerede enkeltinvestering under BRI i 2022. Ud over de forretningsmæssige muligheder og bidraget til den grønne omstilling i Europa, så vil projektet utvivlsomt sikre ungarsk støtte til Kina, især i EU-sammenhæng
 - Salomonøerne ligger godt 3.000 km. ude i Stillehavet nordøst for Australien og har traditionelt været knyttet til Australien og USA. Men i de seneste år har landet – til stor bekymring for Australien og USA - vendt sig mod Kina, som er østatens største eksportdestination. Senest er der etableret et strategisk partnerskab med Kina som omfatter BRI. Der er også indgået en sikkerhedspagt med en aftale om kinesisk træning af det lokale politi. Salomonøerne har tydeligvis investeret sine territoriale ressourcer i større afhængighed af Kina og vil forventeligt støtte Kina internationalt
- Politisk støtte i FN - Flertallet af FN's medlemslande, mange af dem BRI partnere, støtter ofte Kina i FN-sammenhænge. Kina har f.eks. fået vedtaget en række FN-resolutioner om menneskerettigheder, som er baseret på den officielle kinesiske fortolkning af menneskerettigheder, hvor frihedsrettighederne underordnes økonomiske rettigheder og udviklingsrettigheder
- Kinas satsning på nye internationale organisationer har også fundet støtte blandt BRI partnere. Det forhold, at et flertal af klodens lande er knyttet til BRI og nu også til GDI, er med til at understøtte Kinas position som en drivkraft i omkalfatringen af den eksisterende verdensorden
- Fremme af politiske værdier - Kina bryster sig altid af ikke at eksportere sine politiske værdier, ikke at blande sig i andre landes indre anliggender og ikke at knytte betingelser til sine bilaterale relationer og sin bistand. Men et holdningsskift synes på vej. Kinesiske toppolitikere har inden for de seneste måneder markeret sig værdipolitisk. Der er udtalt et ønske om at kunne befordre

en korrekt politisk kurs for ASEAN-landene (Kina er ikke medlem), Pakistan er blevet bedt om at få styr på sine interne konflikter, som udfordrer CPEC, og Filippinerne er blevet belært om, at det betaler sig at holde sig til den eksisterende samarbejdsform med Kina, selvom den siddende præsident ønsker at løsne de bilaterale bånd.

Kina har allerede vist, at BRI kan levere udvikling i verden. BRI har samtidig vist sig som et nyttigt instrument i forsøget på at fremme en ny geopolitik med Kina som dynamisk centrum. Kina er blevet en stålsat ven for mange lande, men venskabet kan blive vanskeligt og dyrt at bryde, hvis man hænger godt fast på den kinesiske klisterspind.

Kina har selvfølgelig haft international indflydelse i mange år, men paradoksal nok var søsætningen af BRI i 2013 med til at skærpe opmærksomheden på Kinas nye globale dagsorden og rolle. BRI har skabt bekymring og modstand, specielt i Vesten, som nu forsøger at etablere konkurrerende tilbud. Det er sikkert kun godt for landene i det Globale Syd, som ikke ønsker at knytte sig fast til den ene eller den anden stormagt.

Kilde til Figur 2:

- Nedopil, Christoph (2023). China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022.
- Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/02/Nedopil-2023_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2022.pdf

Jørgen Delman
Ph.d., professor emeritus
i Kinastudier,
Københavns Universitet

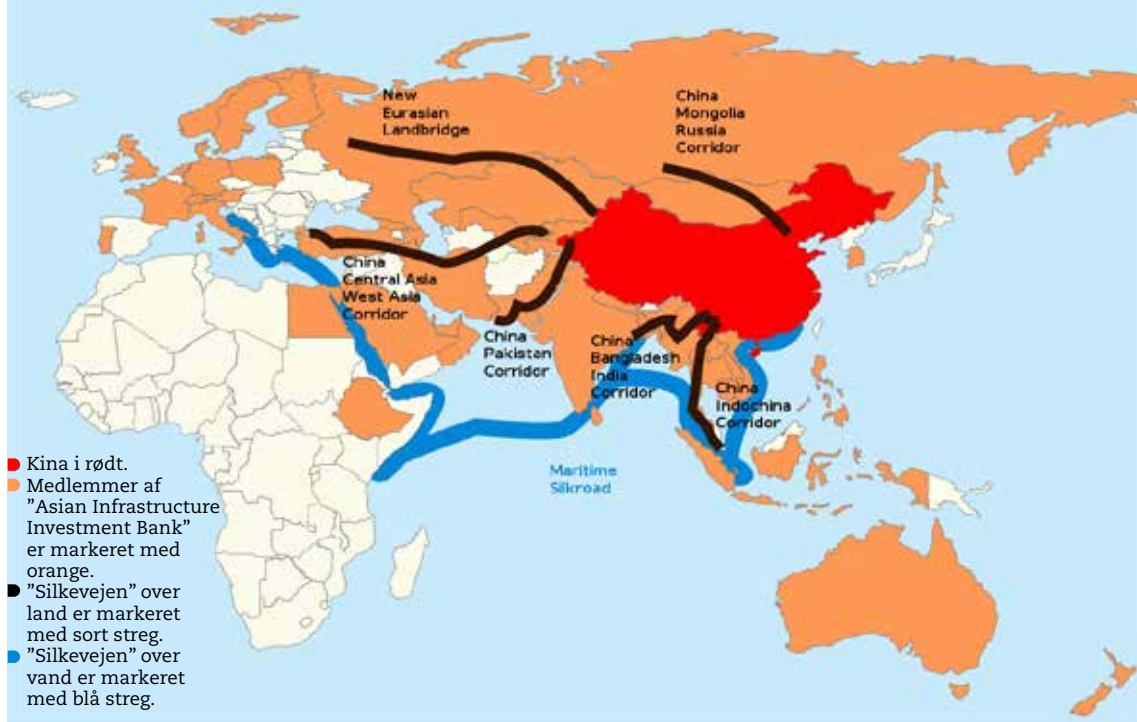


絲路

Af: Peter Nedergaard

DEN NYE SILKEVEJ

The Belt and Road Initiative



Opførelse af en transportinfrastruktur er sandsynligvis en af de mest oplagte måder, hvorpå man kan skabe sammenhæng mellem stater. Det er også årsagen til, at infrastrukturprojekter mellem Kina og omverdenen har optaget Kinas ledere i årtier. Det har mest tydeligt manifesteret sig i "The Belt and Road Initiative", som er udviklet siden 2013.

Hovedfokus i Kinas udvikling af infrastrukturen er, i sammenhæng med omverdenen, på veje, jernbaner og havne. Målet er at reducere den tid, det tager at komme fra et punkt til et andet punkt i relation til Kina. Det vil lette både Kinas eksport og import. Med et økonomisk begreb reducerer initiativet transaktionskostningerne ved samhandel mellem Kina og omverdenen.

Rebranding giver opmærksomhed

Asian Development Bank vurderede i 2017, at der er brug for 1700 milliarder dollar per år til investeringer i infrastruktur, hvis de asiatiske lande skal bevare deres økonomiske vækst, reducere fattigdomsproblemerne og komme nærmere en løsning på klimaproblemerne via en grøn omstilling. Det samlede budget for "The Belt and Road Initiative" forventes at beløbe sig til mere end 1000 milliarder

dollar, hvilket således kun er en mindre del af det samlede behov for infrastrukturinvesteringer i Asien. Den kinesiske ledelse har imidlertid aldrig meldt et totalbudget ud for initiativet.

I forhold til Kina er infrastrukturinvesteringer ikke mindst blevet en vigtig del af den kinesiske leder, Xi Jinpings, politiske program siden offentliggørelsen af "The New Silk Road"/"Silk Road Economic Belt" (begge betegnelser anvendes) og "Maritime Silk Road" i 2013. De to initiativer blev efterfølgende samlet under ét navn i form af "One Belt, One Road" og efterfølgende fra 2015 kaldt "The Belt and Road Initiative", hvilket har været navnet siden. I 2017 blev initiativet en del af programmet for Kinas Kommunistiske Parti og udnævnt til at være en del af Xi Jinpings tænkning.

Det er imidlertid vigtigt at få med, at The Belt and Road Initiative er en fortsættelse, forstærkelse og rebranding af en række projekter, som blev lanceret under Jiang Zemin (leder af Kina 1993-2003) og Hu Jintao (leder af Kina 2003-2013). I den forbindelse har det nye initiativ under Xi Jinping fået tilført langt mere kapital og langt mere politisk opmærksomhed end de tidligere initiativer.

Alt i alt er der næppe nogen anden samling af bygge- og infrastrukturprojekter ud over Marshallplanen lige efter Anden Verdenskrig, der i nyere tid har tiltrukket sig samme internationale opmærksomhed som "The Belt and Road Initiative". En del af PR-successen kan sandsynligvis tilskrives den bevidste reference til den historiske Silkevej mellem Kina og Middelhavsområdet. I konsekvens heraf er det umuligt længere at tale om Kinas nye og voksende rolle i verden uden at nævne "The Belt and Road Initiative".

Initiativet sikrer kinesisk velstand

"The Belt and Road Initiative" gennemføres via et tæt samarbejde mellem Kinas politiske ledelse, Kinas banker og Kinas statsejede virksomheder. Projekterne i initiativet drejer sig bl.a. om etablering af energiinfrastruktur (f.eks. gasledninger), transportinfrastruktur (f.eks. veje og jernbaner) og ejendomsfaciliteter (f.eks. køb og opgradering af havne).

Udover at projekterne under "The Belt and Road Initiative" sikrer Kina en bedre infrastruktur med hensyn til samhandel med omverdenen, sikrer det også ordrer til Kinas store statsejede virksomheder. Kinas regering udliciterer ikke ret mange af opgaverne under The Belt and Road Initiative til andre landes virksomheder. I stedet gennemføres de som hovedregel af statsejede kinesiske virksomheder og kinesiske arbejdere, som udstationeres i kortere el-

ler længere tid på forskellige steder, hvor der bygges.

Den geopolitiske situation har stor betydning for initiativets realisering

Tidligere blev der gennemført store kinesiske infrastrukturprojekter i Afrika syd for Sahara. Kina er stadig den vigtigste investor i dette område af verden. Siden Xi Jinpings lancering af "The Belt and Road Initiative" i 2013 er der imidlertid sket et skifte i det geografiske fokus. Nu er der en større andel af projekterne, som finder sted i Vest- og Østasien, hvor også den gamle Silkevej gik.

Det er kendetegnende for Kinas "Belt and Road Initiative", at man også er villig til at gennemføre bygge- og infrastrukturprojekter i lande, som er politisk ustabile. De lande, som Kina har indgået aftaler med om de sammenlagt dyreste transportprojekter inkluderer også lande som Malaysia, Pakistan, Bangladesh og Iran. Flere af disse lande er samtidig temmelig politisk ustabile, hvilket altså ikke har forhindret Kina i at indgå aftaler med dem.

Siden lanceringen af "The Belt and Road Initiative" er der opstået en ny global geopolitisk situation. Mange vestlige lande er efter Covid-19-krisen og Ruslands angreb på Ukraine begyndt at trække dele af deres outsourcete produktion tilbage til sig selv. Vestlige investeringer i Kina er gået tilbage. Den nye geopolitiske situation indebærer nye udfordringer for Kinas "The Belt and Road Initiative". På den ene side har det medført, at Kinas økonomiske vækst er gået ned, og at arbejdsløsheden er steget. Det kan sætte finansieringen af det ambitiøse "The Road and Belt Initiative" under pres. Har Kina stadig råd til projektet, som blev iværksat, da det i Kina gik frem på alle parametre?

På den anden side har Vestens delvise ønske om en afglobalisering, på i hvert fald nogle områder, også betydet, at "The Belt and Road Initiative" er blevet meget vigtigere for Kina med henblik på at have et stærkt samarbejde med andre lande i Asien. Til sikringen heraf er projektet ideelt.

Ovenstående tekst bygger til dels på min lærebog, 'Kina – politik, økonomi og samfund', Systime, fra 2022.

Peter Nedergaard
Professor i statskundskab,
Københavns Universitet



REJSEN ER LANG PÅ VEJEN MOD EN NY, GRØN SILKEVEJ

Af: Johanna Coenen // Oversat af Simon Bager





Kinas fremtrædende initiativ, “Den Nye Silkevej”, også kendt som “the Belt and Road Initiative” (BRI), har til formål at forbedre internationalt samarbejde og handel, hovedsageligt gennem omfattende udvikling af infrastruktur, især transport- og energiinfrastruktur (f.eks. veje, jernbaner, lufthavne, havne, rørledninger, kraftværker, og vedvarende energi). Forbedrede transkontinentale transportnetværk forventes at reducere transportomkostningerne og øge handel og økonomisk vækst. Det er imidlertid en udfordring at beskytte miljøet og samtidig sikre økonomisk vækst.

Som udviklingen af "Den nye Silkevej" skrider frem, er det i stigende grad blevet undersøgt, hvilke miljømæssige konsekvenser projektet har. Da BRI fremmer mange forskellige typer af udviklingsprojekter, kan det forårsage en lang række miljøpåvirkninger, både positive og negative. I denne artikel udforsker jeg de miljømæssige aspekter af silkevejsprojektet, og hvilke indsatser for forebyggelse og afbødning, der er blevet iværksat.

Forskellige typer af miljøpåvirkninger

Infrastrukturprojekter kan have et utal af påvirkninger på miljøet. Tabel 1 viser tre eksempler. Vi kan skelne mellem direkte, indirekte og kumulative virkninger af BRI. Direkte påvirkninger er de umiddelbare effekter i projektområdet, som ofte er mærkbare. Eksempler inkluderer ændringer i arealanvendelsen, vand- og luftforurening, støj og vibrationer, og forstyrrelser af økosystemer.

I modsætning hertil skyldes indirekte påvirkninger de primære ændringer, som infrastrukturudviklingen medfører. Indirekte påvirkninger har en

tendens til at være rumligt og tidsmæssigt mere vidtrækkende end effekterne i det umiddelbare projektområde. For eksempel kan forbedret transportinfrastruktur fremskynde industriel- og bymæssig udvikling langs Silkevejen eller føre til udvidelser af landbruget i naturområder, der tidligere var vanskelige at nå frem til. Samtidig fremskynder større infrastrukturprojekter ofte andre udviklinger, som påvirker miljøet. En dæmning kræver for eksempel understøttende infrastruktur, såsom betonfabrikker og vejnet. At bygge en ny vej kan samtidig øge bosættelsen i en region og dermed indirekte bidrage til ødelæggelse af levesteder og tab af biodiversitet.

Kumulative virkninger er de kombinerede effekter af flere tidligere og nuværende begivenheder, aktiviteter eller projekter. Disse påvirkninger akkumuleres efterhånden som nye projekter bygges, og eksisterende påvirkninger vedbliver. Opbygning af flere projekter øger presset på naturressourcer som vand, energi og råvarer. For eksempel er der til infrastrukturprojekter brug for store mængder sand og kalksten til fremstilling af beton og cement. Den

| | Atmosfære | Geosfære | Hydrosfære | Biosfære |
|-----------|---|--|--|--|
| Vej | Luftforurening, støj, mikroklimatiske effekter fra opvarmning, støj | Jorderosion, jordskred, især i bjergrigt terræn | Hindre dræning, forurening og sediment i afstrømning, affald | Tab af habitater og naturareal, og afledte effekter af dette, især bredere lysninger, roadkill, fragmentering af naturområder, og invasive arter |
| Vandkraft | Stort forbrug af energikrævende beton, drivhusgasemissioner fra nedbrydning af biomasse i reservoir | Højere grundvandsspejl påvirker jorden, hvilket kan forårsage jordskred og jorderosion | Ændring af strømning og sedimenttransport | Hydrologiske ændringer påvirker akvatiske økosystemer; oversvømmelse af store dele af skov- og naturområder ifm etablering |
| Havn | Lokal luftforurening fra skibe og raffinaderier | Uddybning og indvinding | Direkte udledning af forurenende stoffer | Invasive, eksotiske arter fra udledning af ballastvand, al-geoplomstring fra næringsstoffer, tab af dyreliv fra skibskollisioner og indfiltring i affald |



voksende efterspørgsel efter sand påvirker i alvorlig grad floddeltaer og kyst- og marine økosystemer, udløser sociale konflikter, og giver næring til bekymringer om ressourcemæssig knaphed (Torres et al., 2021).

Infrastrukturudvikling skaber derudover potentielle lock-in-effekter, hvilket betyder, at langlivede infrastrukturaktiver, som f.eks. en bro eller dæmning, former fremtidige adfærds- og udviklingsmønstre i et område (Thacker et al., 2019). For eksempel skaber kulfyrede kraftværker kulstof-lock-in i årtier, da de involverer høje byggeomkostninger og lave driftsomkostninger, hvilket fordyrer fremtidig grøn omstilling. Store investeringer i f.eks. rørledningsinfrastruktur, som også er en del af Silkevejsprojektet, vil forøge hastigheden, hvormed olie- og gasreserver udvindes og forbruges, hvilket yderligere fremmer afhængighed af fossile brændstoffer og leder til øgede drivhusgasemissioner (Ascensão et al., 2018).

Silkevejs-initiativet kan dog også have posi-

tive miljøeffekter. I teorien kunne det fremme handel med grøn teknologi, øge investeringerne i grøn innovation eller vedvarende energi, facilitere vidensudveksling og internationalt samarbejde om miljøspørgsmål, eller stille finansielle ressourcer til rådighed for projekter, der bidrager til at nå verdensmålene. Som verdens største leverandør af udstyr til vedvarende energi kan Kina være med til at frigøre det enorme potentiale for vedvarende energi, som findes blandt Silkevejs-initiativet samarbejdslande. Kinesiske selskaber i den vedvarende energibranche mangler imidlertid ofte den kritiske størrelse og synlighed til at blive anset for relevante i handelsforhandlinger på højt niveau mellem lande (Sauer et al., 2022), hvilket svækker muligheden for udbredelsen af grøn teknologi som en del af projektet.

Det er vanskeligt at vurdere miljøkonsekvenserne af "Den Nye Silkevej" på globalt plan, fordi der ikke findes nogen officiel opgørelse over alle projekterne, og samtidig udvides initiativet løbende. Oprindeligt mente man, at "initiativet" kun påvirkede det eurasiske kontinent, men med tiden underskrev den kinesiske regering også samarbejdsaftaler med afrikanske og sydamerikanske lande og promoverede den såkaldte "Digitale Silkevej", Polare Silkevej" og

Tabel 1. Potentielle miljøpåvirkninger fra tre forskellige typer infrastruktur, som alle indgår i Silkevejsprojektet. Kilde: Efter Teo et al. (2019).



Bol-Boljare motorvejen i Montenegro, februar 2020. Projektet er et af de få, der er igang på det europæiske kontinent. Foto: Johanna Coenen

“Sundhedsmæssige Silkevej” (Coenen et al. al., 2021). En international virksomhed, der er specialiseret i finansiel- og infrastruktur-relateret data, anslår, at “Den Nye Silkevej” i 2020 omfattede omkring 1.800 projekter til en samlet investering af 2,300 milliarder dollar (Refinitiv, 2020).

Bestræbelser på at opbygge en ny grøn Silkevej

For at fremme bæredygtig udvikling i “Den Nye Silkevej”, har den kinesiske regering siden 2017 udgivet en række retningslinjer og ikke-bindende politikker, såsom en vejledning i at fremme en grøn silkevej og en plan for økologisk og miljømæssigt samarbejde i “Den Nye Silkevej”. Kinas regering har også etableret flere organisationer og samarbejdsplatforme for miljösamarbejde mellem forskellige interessenter, herunder politikere og embedsmænd fra både Kina og partnerlande, mellemstatslige organisationer, NGO’er og virksomheder (Coenen et al., 2021). Et godt eksempel er Den Internationale Koalition for Grøn Udvikling på “Den Nye Silkevej” (BRIGC), hvis officielle mål er at integrere bæredygtig udvikling i “initiativet” og at lette implementeringen af FN’s Verdensmål i Den Nye Silkevejs partnerlande. Projektet overses af Kinas miljøministerium, og mere end 150 statslige og ikke-statslige aktører har

tilsluttet sig BRIGC, og organiserer deres arbejde i henhold til ti tematiske emneområder såsom grøn finansiering og investering, vedvarende energi, biodiversitet og økosystemforvaltning, og deling af miljøinformation og big data (se mere på <http://en.brigc.net/>). En nylig undersøgelse fandt dog, at de fleste af temaerne var i dvale og manglede regelmæssige arrangementer, og konkluderede, at BRIGC til dato mere har haft en symbolsk funktion (Geng & Lo, 2022).

Det er ikke kun kinesiske politikere, virksomheder og banker, men også partnerlandenes aktører og institutioner, der har indflydelse på, hvilken type infrastruktur der bygges og under hvilke forhold - og dermed hvilke miljømæssige konsekvenser “Den Nye Silkevej” medfører. Selvom projektet ledes af den kinesiske regering, bør partnerlandenes indflydelse ikke undervurderes. Politiske eliter i partnerlandene har meget indflydelsesrige roller i forhandlinger om infrastrukturprojekter og fastsættelse af vilkår og betingelser for projekterne. De spiller en vigtig rolle i at fremme eller forkaste de foreslåede projekter. Eftersom kinesiske virksomheder skal operere i overensstemmelse med lokale love og regler, når de etablerer projekter til “Den Nye Silkevej”, er eksistensen og håndhævelsen af strenge miljølo-



Kinas Silkevejsprojekt understøtter den kinesiske byggesektor og fremmer eksporten for virksomheder, der sælger stål, cement og andre råvarer til de mange byggerprojekter rundt om i verden. Foto: Johanna Coenen

ve og -bestemmelser i værtslandene afgørende for miljøpåvirkningen af projekterne. Selvom partnerlandene er forholdsvis små og tilsyneladende mindre magtfulde end Kina kan de foretage strategiske udvælgelser af infrastrukturprojekterne og dermed sikre, at de ikke kun er økonomisk gennemførlige, men også socialt og miljømæssigt ansvarlige og understøttes af lokalsamfundene i de berørte områder.

Især brugen af robuste, rettidige og effektive, strategiske miljøvurderinger (såkaldte SEA'er) og miljøkonsekvensvurderinger (VVM'er) er yderst vigtige for at identificere, undgå og afbøde miljømæssige og sociale risici forbundet med infrastrukturprojekterne. SEA'er udføres typisk for politikker, planer eller programmer på tidlige stadier i planlægningsprocessen forud for udviklingen af individuelle projekter. SEA'er har normalt et regionalt eller sektorielt anvendelsesområde. I modsætning hertil udføres VVM'er typisk for specifikke projekter, og har til formål at vurdere og forebygge miljømæssige (og sociale) skader.

Nogle partnerlande har imidlertid ringe kapacitet til at udføre og overvåge sådanne vurderinger og håndhæve bestemmelserne deri. Derudover er tilgængeligheden af offentligt tilgængelig information omkring Silkevejsprojekter og dertilhørende

beslutningsprocesser en vigtig forudsætning for at opbygge en "Ny Grøn Silkevej", fordi det hjælper med at identificere miljørisici og udforme passende forebyggelses- og afbødningsforanstaltninger. Der er rapporteret om manglende gennemsigtighed og offentlig deltagelse under projektudviklingen for en række projekter under "Den Nye Silkevej". Dette begrænser offentlig kontrol og muligheden for at holde beslutningstagere og dem, der er ansvarlige for miljøpåvirkninger, ansvarlige for deres beslutninger og (ikke-)handlinger.

Miljøhensyn og lokal modstand mod miljøskadelige projekter er taget til over tid. I 2019 suspenderede Kenya byggeriet af det kulfyrede Lamu-kraftværk, efter at lokalsamfundet protesterede imod det. Den kenyanske domstol annullerede projektets miljøtilladelser, og den kinesiske bank trak sine planer om at finansiere det tilbage. Ligeledes aflyste Bangladesh det 350 MW store Gazaria kulkraftværk på grund af protester fra lokalbefolkningen. I 2020 udsatte Egypten byggeriet af Hamrawein-kulkraftværket og meddelte, at det ville lancere et vedvarende energiprojekt i stedet, og i 2021 erklærede den kinesiske præsident, at Kina vil stoppe med at støtte kulkraftværker og øge støtten til grøn og vedvarende energi.



Konklusion

“Den Nye Silkevejs” succes vil ikke kun blive bedømt ud fra de økonomiske gevinster det medfører, men også dets evne til at fremme positiv miljømæssig og social udvikling på lang sigt. Initiativet medfører adskillige miljørisici, som varierer afhængigt af typen af infrastrukturprojekt og de miljømæssige-, politiske- og økonomiske forhold i projektets nærområde. Det er ikke kun kinesiske aktører, der kan fremme “best practice” og sikre miljømæssige sikkerhedsforanstaltninger på “Den Nye Silkevejs” projekter; også internationale organisationer og regeringerne i initiativets partnerlande kan hjælpe med til at sikre, at miljøhensyn spiller en væsentlig rolle i udvælgelsen af konkrete projekter, og at miljøstandarder opretholdes gennem hele processen. Derudover skal lokalsamfunds og NGO’ers bekymringer inkluderes og adresseres, hvis målet er at opbygge en “Ny Grøn Silkevej”.

Kilder:

- Ascensão, F., Fahrig, L., Clevenger, A. P., Corlett, R. T., Jaeger, J. A. G., Laurance, W. F., & Pereira, H. M. (2018). Environmental challenges for the Belt and Road Initiative. *Nature Sustainability*, 1(5), 206–209. <https://doi.org/10.1038/s41893-018-0059-3>
- Coenen, J., Bager, S., Meyfroidt, P., Newig, J., & Challies, E. (2021). Environmental Governance of China’s Belt and Road Initiative. *Environmental Policy and Governance*, 31(1), 3–17. <https://doi.org/10.1002/eet.1901>
- Geng, Q., & Lo, K. (2022). China’s Green Belt and Road Initiative: transnational environmental governance and causal pathways of orchestration. *Environmental Politics*, 1–23. <https://doi.org/10.1080/09644016.2022.2156176>
- Refinitiv. (2020). BRI Connect: An initiative in numbers. 5th Edition. Fighting COVID-19 with infrastructure. https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/belt-and-road-initiative-in-numbers-issue-5.pdf
- Sauer, J. M. T., Anadón, L. D., Kirchherr, J., Plummer Braeckman, J., & Schulhof, V. (2022). Chinese and multilateral development finance in the power sector. *Global Environmental Change*, 75, 102553. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2022.102553>
- Thacker, S., Adshead, D., Fay, M., Hallegatte, S., Harvey, M., Meller, H., O’Regan, N., Rozenberg, J., Watkins, G., & Hall, J. W. (2019). Infrastructure for sustainable development. *Nature Sustainability*, 2(4), 324–331. <https://doi.org/10.1038/s41893-019-0256-8>
- Torres, A., Simoni, M. U., Keiding, J. K., Müller, D. B., zu Ermgassen, S. O. S. E., Liu, J., Jaeger, J. A. G., Winter, M., & Lambin, E. F. (2021). Sustainability of the global sand system in the Anthropocene. *One Earth*, 4(5), 639–650. <https://doi.org/10.1016/j.oneear.2021.04.011>

Johanna Coenen
Ph.d., Lüneburg Universitet,
Tyskland



Af: Nikolaj Birkkjær Andersen

SILKEVEJEN ER BELAGT MED ØKONOMISKE INTENTIONER. OG MÅSKE DERFOR LØBER DEN SNART UD I SANDET?

Kinas Silkevejsprojekt, der blev annonceret i 2013, fremstilles ofte som Kinas vej til regionalt herredømme – især af Kina-kritikere i Vesten. Og det er sandt, at selvom projektet handler om byggeri af veje, jernbaner og andet infrastruktur, kan det få enorme geopolitiske konsekvenser. Men det, som kritikere og alarmister ofte glemmer er, at Silkevejsprojektet i sidste ende er en økonomisk plan. Den er motiveret af økonomiske behov, og netop derfor kan økonomien også blive dens akilleshæl.

I det følgende vil jeg præsentere nogle af de centrale økonomiske motiver bag Silkevejsprojektet. Jeg argumenterer for, hvordan projektet kan være med til at give Kina større magt over nabolandene, men også at Silkevejen er ved at gå i stå, fordi det økonomiske udgangspunkt har ændret sig.

Det handler altid om økonomi

Hvis man fokuserer for entydigt på Kinas geopolitiske ambitioner, overser man nemt, at Silkevejsprojektet blev udtænkt som en løsning på en håndfuld konkrete økonomiske udfordringer i Kina. Lad mig opremse fire.

For det første er Silkevejsprojektet et støttetiltag for den kinesiske byggesektor. Når Beijing investerer milliarder i infrastruktur i udlandet, er det oftest med den klausul, at byggeriet skal udføres af kinesiske virksomheder. Det giver dermed arbejde til de mange kinesiske byggefirmaer, der udgør en væsentlig del af den samlede kinesiske økonomi. Projekterne skaber også et marked for kinesiske

producenter af stål, aluminium, cement og andet materiale. Tidligere var byggesektoren og materialeproducenterne rigeligt beskæftiget med at bygge hele byer i Kina, men i takt med at det kinesiske boligmarked er dækket ind (og der nu står tomme nybyggede byer), har virksomhederne haft behov for et nyt sted at sælge deres varer. Silkevejen løser dette problem.

For det andet skal Silkevejen give Kina bedre adgang til nogle af de naturressourcer, som økonomien er afhængig af. Allerede i 2017 var Kina verdens største importør af olie, jern, kobber, mm. Og behovet vokser støt i takt med Kinas økonomiske vækst. En del af Silkevejens formål er derfor at bygge bedre veje og jernbaner til de steder, hvorfra Kina kan udvinde ressourcer samt gas- og olieledninger til lande, der eksporterer energi. Silkevejen skal altså



understøtte Kinas forsyningssikkerhed og derigennem fortsatte økonomiske vækst.

For det tredje er Silkevejsprojektet en måde for Kina at investere nogle af de dollars, de har liggende i banken, som resultatet af et mangeårigt handelsoverskud med USA. At investere i infrastruktur er en måde at få pengene ud at arbejde, så de forhåbentligt kan give et afkast for de kinesiske banker.

Og for det fjerde skal Silkevejen være med til at skabe et eksportmarked for kinesiske varer i regionen. Kinas økonomi er i høj grad drevet af eksport. Men for at en eksportbaseret økonomi skal trives, må der være nogen at sælge til.

Investeringer i Silkevejen, der kan være alt fra investeringer i veje til hospitaler eller skoler, skal være med til at styrke økonomierne i mange af de fattigere lande i Central-, Syd- og Sydøstasien og dermed give dem bedre muligheder for at købe kinesiske varer. En del af dette er også at gøre handelsinfrastrukturen til disse lande bedre, så varerne kan komme hurtigere og billigere frem. Dette kan ses som Kinas udviklingsstrategi. Hvis Kinas handelspartnere bliver rigere, kan kinesiske virksomheder sælge flere produkter, så Kina i sidste ende selv bliver rigere.

Drømmen om Riget i Midten

På kinesisk betyder Kinas navn – Zhongguo – bogstaveligt ”riget i midten”, og visionen om et Kina placeret i midten af en regional orden gennemsyrrer Silkevejsprojektet. For nok er Silkevejsprojektet i høj grad drevet af de umiddelbare behov for den kinesiske økonomi, men resultatet af de mange kinesiske investeringer vil være, at Asien og Europa bliver langt tættere forbundet til Kina.

Hvis de mange vej-, havne- og jernbaneprojekter realiseres, vil en række lande blive langt tættere forbundet med den kinesiske økonomi. Det betyder på den ene side, at de i højere grad vil dele skæbne. Hvis Kina bliver rigere, vil de kunne handle mere med nabolandene – og omvendt. Der opstår altså en større gensidig afhængighed, hvilket gør fredeligt samarbejde mere attraktivt.

Men denne afhængighed har også en skyggeside, for den gensidige afhængighed med et stort land som Kina vil altid være et ulige forhold for nabolandene. De vil kort sagt hver især være langt mere afhængige af Kina, end Kina er af dem, og det kan Beijing anvende politisk til at påvirke andre landes adfærd. Ved at true med handelssanktioner, og lignende konsekvenser, kan den kinesiske regering potentielt afskrække andre lande fra at handle i

modstrid med Kinas interesse, f.eks. at knytte for tætte bånd til USA eller Taiwan eller at kritisere Kinas brud på menneskerettighederne. Silkevejen kan altså placere Kina i en mere magtfuld international position.

Silkevejens endestation?

Men Vesten skal passe på med at gå helt i panik over Silkevejsprojektet. For nogle af de økonomiske argumenter, der i sin tid motiverede projektet, er allerede ved at falde bort. For det første fylder den kinesiske byggeindustri mindre i dag end tidligere i takt med, at den kinesiske økonomi bliver mere højteknologisk. Derfor er der mindre behov for kunstigt at skabe projekter til virksomhederne.

For det andet er den kinesiske valutareserve faldet siden 2014, og behovet for at finde nye investeringer er derfor mindre. Der er kort sagt færre penge, der skal forvaltes.

Og endelig har Kina erfaret, at det ikke er nogen enkel opgave at bygge infrastruktur, og sikre stabile investeringsafkast i mange af de ustabile lande, der omgiver Kina. Mange steder er projekterne gået i stå på grund af usikre lokale forhold, folkelig modstand eller skiftende regeringer, og det har ført til rigtig mange spildte ressourcer og investeringer for de kinesiske banker. Og i takt med at valutareserver svinder ind, bliver der større og større behov for, at de kinesiske investeringer rent faktisk giver et afkast. Kina har med andre ord ikke råd til at blive ved med at smide gode penge efter dårlige investeringer.

Men kan den slags ses på Kinas villighed til at poste penge i Silkevejen? Ja, det kan det. De investerede beløb er nemlig faldet stødt over de sidste år. Og den kinesiske økonomi står overfor en række meget komplekse økonomiske udfordringer, der begrænser evnen til at poste store pengebeløb i internationale projekter. Så måske bliver Silkevejen ikke en vej til kinesisk herredømme, men snarere en vej, der løber ud i sandet.

Nikolaj Birkkjær Andersen
Ph.d., Teknologisk Instituts Center
for Analyse og Erhvervsfremme.





ØSTAFRIKA VIL EFTERLIGNE EU OG BRUGER

KINAS MASSIVE INVESTERINGER SOM LØFTESTANG

Af: Laurits Holdt

Østafrika – nærmere bestemt Kenya – er et vitalt led i den maritime gren af Kinas Belt and Road-initiativ (populært kaldet Den nye Silkevej) og det nyder landene og deres befolkninger godt af i form af storstilede infrastrukturprojekter. Men det er ikke uden problemer, for projekterne er lånefinansierede og det er en enorm belastning for landenes økonomier.

Havnen i Mombasa er ikke blot Kenyas, men hele Østafrikas største og vigtigste havn. Byen blev grundlagt omkring år 900, og har siden da været central for handlen omkring Det Indiske Ocean – ikke mindst den maritime del af Silkevejen. Derfor har det også symbolsk værdi, når Kina med sit Belt and Road Initiative (BRI), finansierer og udfører enorme infrastrukturprojekter i Kenya og dets nabolande.

Kenya er det økonomiske kraftcenter i East African Community, EAC, som består af syv lande. Tilsammen har landene knap 300 millioner indbyggere, en strategisk vigtig placering på verdenskortet, betydelige reserver af fossile energikilder (problematisk i forhold til CO₂-udledninger, men ikke desto mindre en indtægtskilde) og mineraler, som er vigtige til fremstilling af batterier, som vi bruger i elbiler. Men landene er også fattige – de tilhører alle den fattigste fjerdedel af verdens lande.

EAC-landene har en vision om at integrere sig på samme måde som landene i EU. Det indebærer både fysisk integration i form af veje og jernbaner, som binder befolkningscentre, landbrugsområder og økonomiske centre sammen og en politisk-økonomisk integration ved at skabe et fælles marked, hvor varer og ydelser frit kan rykke på tværs af de nationale grænser. Senere er planen, at det også skal blive til en monetær union og engang ude i fremtiden tilmed en politisk union.

Men landene har svært ved at finde penge til at realisere visionerne. Derfor ser de i stigende grad mod Kina, som i 2013 løftede sløret for sit grandiose Belt and Road Initiative, hvis ene ben er den nye maritime silkevej, the Maritime Silk Road. Her indtager Østafrika en central rolle. Regionen er både kilde til nogle af de råstoffer – ikke mindst de sjældne jordarter, som Den Demokratiske Republik Congo er så rig på – og en vigtig station på sørutten fra industriområderne i det sydøstlige Kina til Europa. Så med to vidt forskellige dagsordner har østafrikanerne og kineserne fundet sammen om et projekt.

En troværdig partner eller lånehaj?

Entrepreneurvirksomhederne fra Kina excellerer i at bygge veje og jernbaner, og i at gøre det hurtigt. Det vækker stor begejstring blandt regionens ledere. Effektiviteten skyldes blandt andet, at kineserne ofte kommer med en pakke, som både indeholder finansiering og udførelsen af selve projektet.

I de første år, da kinesiske firmaer byggede infrastruktur i afrikanske lande, indebar pakken også, at de kinesiske firmaer havde alt arbejdskraft med hjemmefra – lige fra ingeniører til køkkenfolk. Det

skabte utilfredshed mange steder, hvor de lokale bare kunne stå og se til, at kinesiske arbejdere udførte alt arbejdet, mens de selv ikke kunne finde et job. Sådan foregår det dog ikke mere, så i dag er der også lokale jobs, når de kinesiske entreprenørvirksomheder rykker ind.

Fra regeringskontorerne i for eksempel Nairobi i Kenya og Kampala i Uganda ses Kina som en stabil og troværdig partner, som tilbyder en model for hurtig økonomisk udvikling – noget som kontinentet har hungret efter i årtier. Kinas tilgang til samarbejdet med de afrikanske lande ses også som mere ligeværdigt end det er tilfældet med for eksempel de europæiske lande. Som Rwandas præsident Paul Kagame udtrykte det i 2018:

"Kina forholder sig til Afrika som en ligeværdig partner. Vi ser os selv som et folk på vej mod velstand. Kinas handlinger viser, at I ser os på samme måde. Det er en revolutionær holdning i verdensanliggender, og det er mere værdifuldt end penge."

Mange steder i Afrika er vejene i meget dårlig stand, og det giver en masse bøvl for indbyggerne. Så den nye infrastruktur er enormt positiv for de almindelige afrikanere. For eksempel kan bønder få deres varer til byerne via nye og gode veje. Det betyder, at de sparer tid, og at varerne ikke bliver fordærvede på grund af lang transporttid. Det bliver også nemmere at eksportere, fordi havnene bliver moderniseret og adgangen til havnene bliver bedre med nye veje og jernbaner. Bedre veje skaber større mobilitet i samfundet, fordi det er hurtigere at komme frem, og fordi det i længden bliver billigere, da levetiden på motorcyklerne, bilerne og lastbilerne bliver forlænget når de ikke skal knokle sig frem via hullede og ødelagte veje. Det er alt sammen meget populært i de involverede landes befolkninger.

Men der er også en bagside ved de storstilede infrastrukturprojekter, som bliver bygget af kinesiske firmaer. For finansieringen er oftest i form af lån, som altid skal betales tilbage, for Kina har ikke tradition for at eftergive lån. Falder betalingen ikke, kan det betyde, at de kinesiske banker tager pant i projekterne. Den kinesiske praksis med at kræve alle lån tilbagebetalt smitter af på de vestlige långivere, der ellers fra tid til anden eftergav tidligere lån, mens de nu stiller sig i køen af kreditorer. Det skaber mere gæld hos de afrikanske lande, og den store og voksende gæld er en af de største belastninger for de afrikanske stater.

Et andet problem er, at de kinesiske projekter ikke altid er så holdbare. Vejene bliver for eksempel ofte



hurtigt slidt, så der kommer huller. Det skaber frustrationer i befolkningen, som var begyndt at høste fordelene ved de nye veje.

Et coronabump på den nye silkevej

Den nye Silkevej er et barn af globaliseringen, som blandt andet indebærer, at vi i Danmark og resten af Vesten har outsourcet produktionen af stort set alt til Kina og andre lande i Asien. Det har betydet billigere varer for os og masser af arbejdspladser i Kina. Den nye Silkevej skal bidrage til yderligere at optimere Kinas produktionsapparat og transporten af varer til blandt andet Europa.

Men i 2020 kom pandemien, og pludselig fik store dele af verden problemer med at skaffe simple ting som værnemidler til de ansatte på hospitalerne. Det har fået mange til at stoppe op og overveje, om det ikke er bedre at få strategiske og samfundskritiske varer produceret hjemme eller i hvert fald tættere på. Altså et skridt i den modsatte retning af globaliseringen og afhængigheden af fabrikkerne i Kinas enorme industriområder.

Det er en udfordring for Kina, for nye dogmer om strategisk uafhængighed og delvist afkobling fra

globaliseringen rejser spørgsmålet om det massive kinesiske fokus på eksport af alle typer af industriprodukter i en eller anden grad er gårdsdagens projekt.

Det er en udvikling, som nok først lige er begyndt, og det er uvist, hvad det kommer til at betyde for et land som Kenya. For vil de kinesiske investeringer fortsætte som hidtil, hvis den globale efterspørgsel på kinesiske varer begynder at falde?

Landene i EAC

De oprindelige tre: Kenya, Uganda, Tanzania. Rwanda og Burundi blev medlem i 2007.

Sydsudan blev medlem i 2016. DRC blev medlem i 2022.

Laurits Holdt
Journalist, Globalnyt.
Udd. fra DMJX, Aarhus.
Kandidat i Afrikastudier.



DAGENS GEOGRAF



Navn: Martin Lauenborg Larsen

Alder: 33 år

Uddannelse: Cand. Scient. Geografi og Geoinformatik, Københavns Universitet

Stilling: Team Lead, Geoinfo

Fun facts: Vandrende, løbende, førhen klatrende, nogle gange undervandsjagende, husstandsættende familiefar til (snart) 2. Ferier skal helst holdes i koldt klima og være ikke alt for afslappende.

[1. Hvorfor begyndte du at læse geografi?]

Med en naturvidenskabelig studentereksamen og en interesse for både natur, samfund og IT, stod det næsten skrevet, at jeg skulle vælge geografi. Da jeg først læste om uddannelsen, lød det til at forene mine interesser på en meningsfuld måde – og jeg så mig aldrig tilbage.

[2. Hvad er geografi for dig?]

Geografi er for mig mere end blot en beskrivelse af steder. Det er en disciplin, der dykker ned i de komplekse sammenhænge mellem kultur, natur, samfund og miljø. Geografien giver os mulighed for at forklare, hvordan alt påvirker hinanden og forstå de underliggende processer, der knytter vores verden sammen.

Det tværfaglige element ved geografi er unikt. To geografer er sjældent ens, da disciplinen favner en bred vifte af videnskabelige aspekter fra naturvidenskab, humaniora og teknologi. For mig repræsenterer geografi netop denne forbindelse mellem forskellige vidensområder, der arbejder i samspil for at forklare vores verden og finde løsninger på fremtidens udfordringer.

[3. Hvem/hvad har været din største inspirationskilde ud i geografien?]

Det er svært at pege på en enkelt person eller hændelse. Jeg vil snarere pege på en række af de undervisere, som jeg er stødt på undervejs i geografistudiet. Når der undervises med lidenskab og engagement, er det svært ikke at blive suget ind i emnet, hvilket er enormt inspirerende.

[4. Hvad ser du som det 'hotteste' geografi-emne i øjeblikket?]

Mens klimaforandringer og bæredygtighed utvivlsomt er centrale emner, vil jeg gerne fremhæve en – for mig – fascinerende retning inden for geografi: GeoAI. Det forener geografi og kunstig intelligens, hvilket potentielt kan revolutionere måden, vi analyserer og besvarer komplekse samfundsrelaterede spørgsmål. Potentialet strækker sig over flere sektorer, men det, der virkelig fanger min opmærksomhed, er dens evne til at levere øjeblikkelige svar under bl.a. naturkatastrofer.

Gennem sammenstillingen af store mængder geografiske data og intelligente algoritmer, kan GeoAI hurtigt analysere billeder fra satellitter og droner for at vurdere skader og respondere på den mest effektive måde.

[5. Hvordan bruger du/har du brugt geografiuddannelsen i dit arbejde?]

Min geografiuddannelse har formet mit professionelle liv på flere måder. Min fascination af GIS blev plantet på studiet og dyrket gennem studiejobs, og i min nuværende rolle som Team Lead spiller GIS også en afgørende rolle. Jeg bruger GIS som et værktøj til at omsætte komplekse data til visuelt forståelige og brugervenlige kortapplikationer. Desuden har tværfagligheden og erfaringen med gruppearbejde fra min uddannelse styrket min evne til at tænke bredt og arbejde effektivt med kolleger fra forskellige baggrunde.



Af: Niels Ulrik Kampmann Hansen

HANS Ø – EN DELT Ø

Grønland får landegrænse fælles med Canada

Mellem den canadiske ø Ellesmere Island og Grønland findes Nares Strædet, hvis smalleste del kaldes Kennedykanalen. Her findes en blot 1,3 km² stor ø, der i over 50 år har været strid om. Øen ligger 380 km nord for Thule nær de to øer Franklin Island og Crozin Island. Øen blev navngivet omkring 1870 af den grønlandske fanger Hans Hendrick som Tartupalup, der på lokalsproget betyder "den nyreformede". Ø-navnet blev knæsat i 1957, og i 1973 blev den danske regering enig med den canadiske om, "at være uenige om øens tilhørsforhold". I årene herefter skiftedes de sjældne besøgende om sommeren til at plante henholdsvis Dannebrog og Maple Leaf på øen.



Kilde: GEUS

Øens areal er sammenligneligt med de danske øer Eskildsø i Roskilde Fjord, Dybsø syd for Gavnø og den nu brofaste Langø syd for Sjælland i Bøgestrømmen.

Landegrænser henover øer i Europa

Vand skiller, mens land samler, og langt de fleste landegrænser følger da også vandløb, søer eller havet, men der findes imidlertid nogle øer, der er delt af en landegrænse. Før 1864 havde kongeriet Danmark de såkaldte enklaver i hertugdømmet Slesvig. De var begge regeret af den danske konge, men havde forskellig jurisdiktion og bisp. I Vadehavet var således den sydlige del af Rømø, den nordlige del af Sild og den vestlige del af Föhr danske områder, der lå omgivet af slesvigske områder. Disse enklaver blev ved fredsslutningen "vekslet" med Ribe-områ-

det, Ærø og de otte sogne syd for Kolding. Syd for Happaranda findes øen Kataja, hvor landhævningen har samlet to øer, der oprindeligt lå adskilt mellem Sverige og Finland. Øen Usedom (polsk Uznam) blev efter 1945 delt mellem Tyskland og Polen, således at Tyskland havde 79 % af øens areal; Polen fik den østlige del (21 %) med byen Swinoujscie (Swinemünde). Kreta var fra 1645 til 1669 delt mellem Det Osmanniske Rige og Republikken Venezia. Cypern blev de facto delt i 1974. Fasanøen er delt mellem Frankrig og Spanien, den ligger i grænsefloden Bidasoa. England og Scotland ligger på samme ø, mens Nordirland og den Irske Republik har haft fælles landegrænse side 1921.

Delte øer i Asien og Oceanien

I perioden 1905 til 1945 var Sakhalin delt mellem Japan og Rusland, således at Japan havde overhøjhed over øen syd for 50° nordlig bredde. Sebatik Island nær Borneo er delt mellem Indonesien og Malaysia. Øen Timor er delt mellem Den Demokratiske Republik Østtimor, der siden 2002 er en selvstændig stat omgivet af indonesisk territorium. Eksklaven Oecusse på Timors nordside hører til Østtimor. New Guinea er Verdens næststørste ø, den er delt mellem Indonesien mod vest og staten Papua New Guinea mod øst. Før 1920 var den nordlige del af sidstnævnte en tysk koloni. Borneo er delt mellem Indonesien, sultanatet Brunei og Malaysia.

Delte øer i Nord og Sydamerika

Den lille Dall Island er delt mellem Canada og Alaska. I Caribien er øen Hispaniola delt mellem Haiti og Den Dominikanske Republik. Guantanamo-basen ligger på Cuba. Øen Saint Martin er delt mellem Frankrig (mod nord) og kongeriet Nederland (mod syd). Det sydamerikanske kontinent afsluttes mod syd af Ildlandet (Tierra del Fuego), der siden 1881 er delt mellem Chile og Argentina, således at Argentina har omkring 1/3 af øgruppens areal.

Konflikten løses

Den 13. juni 2022 blev det vedtaget, at Hans Ø skulle deles, således at Grønland fik en større østlig del mens Canada fik en mindre vestlig del. Områderne er delvist adskilt af en mindre dal. Således fik Grønland nu en fælles landegrænse med Canada. Man valgte således en salomonisk løsning, hvilket andre stater kunne lære noget af. Den maritime grænse på næsten 4000 km mellem Grønland og Canada er verdens længste og her kan man håbe på at finde ressourcer i fremtiden.

KLIMAKRISEN ER VERDENS STØRSTE PROBLEM



OG

DERFOR ER NATURGEOGRAFI VERDENS VIGTIGSTE FAG

Anders Teglgaard Kjær er sammen med sine medforfattere Asger N. Kristiansen og Jon Bjørka Fosgaard aktuell med grundbogen *Naturgeografi – vores verden* 3. udgave. I dette interview fortæller han om, hvordan man skaber engagement hos sine elever ved at tage udgangspunkt i deres virkelighed, og hvorfor naturgeografi måske er verdens vigtigste fag.



Anders Teglgaard Kjær, Emu redaktør ved Københavns Professionshøjskole

”Det er klart emnet om klimaændringer, som jeg selv finder mest interessant inden for naturgeografi. Når jeg skal undervise i klimaændringer, gør jeg meget ud af at tage udgangspunkt i noget fra elevernes egen dagligdag, det kan for eksempel være deres fødevarerforbrug, tøjforbrug eller madspild. En opgave jeg har stillet nogle af mine elever, har været, at de skulle tælle og veje deres tøj derhjemme, og undersøge hvor meget der bare får lov at ligge i skabet ubrugt. Efterfølgende har vi kvantificeret det, og sat det ind i en større sammenhæng omkring ressourceforbrug – altså hvor meget vand og energi skal der bruges for at producere alt det her tøj, som de måske alligevel ikke bruger? Derfra bevæger vi os hurtigt over i konsekvenser - altså snakken om klimaforandringer.

En af grundene til at naturgeografi er et vigtigt fag netop i gymnasiet er, at det er det fag, der beskæftiger sig aller mest med klimaforandringer. For nogle år tilbage undersøgte jeg, hvor mange gange der stod ”klimaforandringer” og ”global opvarmning” i nogle af de andre naturfags læreplaner. Og det var altså skræmmende, så lidt der stod om emnet. Der er efterhånden ingen tvivl om, at klimakrisen er verdens største problem, og der er naturgeografi det fag i gymnasiet, som er suverænt bedst til at gribe fat om det tema, og derfor synes jeg, naturgeografi er et enormt vigtigt fag – hvis ikke verdens vigtigste fag.”

Klima som den røde tråd i bogen

”Klimaforandringer er jo på mange måder paraplyen over rigtigt meget i faget naturgeografi, og det afspejler sig i høj grad også i bogen Naturgeografi – vores verden 3. udgave. Vi har for eksempel kapitlet Handel, som handler om produktion, forbrug og fordeling og udvikling heraf. Det er et kulturgeografisk emne, som skal ses som baggrund for at forstå, hvorfor klimaet forandrer sig, og hvorfor vi har så

stort et ressource- og energiforbrug. Første kapitel i bogen hedder sågar Klimaændringer. På den måde er klima den røde tråd i bogen, der binder temaerne sammen.”

Kernestof og cases der skaber større perspektiv

”Bogen er opbygget med det vi kalder fagdisciplinkapitler – her findes alt kernestof til faget og en anden del af emnekapitler, som griber ind i kernestofområderne. Dette har vi gjort for at imødegå den nye læreplan, og den måde undervisningen didaktisk skal indrettes på.

Man kan sige, at udgangspunktet i bogen er emnekapitlerne med de her cases, som opstiller en eller anden form for problemstilling, og så går man ind og plukker i fagdisciplinkapitlerne for at løse denne problemstilling. Tidligere var undervisningen skruet sammen på den måde, at man bare skulle læse det der svarede til et fagdisciplinkapitel igennem fra ende til anden. Så havde man måske 5 uger, hvor man lærte om et bestemt emne, men hvor man ikke fik sat det ind i en større sammenhæng, hvilket ikke var særlig givende eller motiverende for eleverne. Der har vi nu vendt det om, så man starter med at se på emnet ud fra en problemstilling og en større sammenhæng, hvorfra man dykker længere og længere ned i stoffet med de relevante fagdisciplinkapitler.”

Kom ud og saml data - involvering skaber motivation hos dine elever

”Det der kendetegner den gode undervisning i naturgeografi, er et varieret modul med forskellige sekvenser, hvor eleverne dels arbejder siddende ved borde, dels står op og bevæger sig rundt og indsamler data. Det er samtidig også, når eleverne selv bliver involveret – altså hvor der tages udgangspunkt i deres egen hverdag og virkelighedsoplevelser. Det synes jeg virkelig gør noget, og er med til at motivere eleverne. Det gør, at de har noget konkret, som de kan tale med de andre om. Og så synes jeg også, at det er en kæmpe fordel, hvis man husker at komme udenfor. Ud og indsaml data og lave nogle observationer og beskrivelser. Det er jo dét, der ligger i fagets kerne, og det synes jeg, giver faget større variationsmuligheder end i mange andre fag. Så udnyt de mange muligheder for at lave nogle øvelser eller eksperimenter indenfor eller gå ud i naturen og lav nogle observationer, tag nogle billeder eller tag noget udstyr med ud, som I kan måle med. Dermed må mit bedste tip til undervisningen også være at tage udgangspunkt i elevernes egen virkelighed og på den måde sætte deres liv ind i et større perspektiv.”

GEOGRAFFORBUNDETS STUDIEREJSE TIL ARGENTINA FEBRUAR 2023

Af: Iben Dalgaard

En billedreportage



Kaktus, mangefarvede bjerge og ørken i Andes.

Efter covid-pandemien er der igen åbnet for at rejse ud og opleve lande langt fra Danmark. Vi ankom til Buenos Aires' sommervarme og høje luftfugtighed, hvor vores danske guide Niels Lindvig tog imod os. Efter lidt sightseeing i Buenos Aires fløj vi til ørkenbyen Mendoza. Derfra gik turen nordpå i bus gennem Andesforbjergene, de høje plateauer og bjergpas. Her så vi indianske samfund i provinserne Salta og Jujuy med fokus på, og respekt for, naturen og dens resurser. Vi oplevede imponerende og smukke ørkener, nationalparker, ruiner fra inkatiden og andre tidligere bosættelser, museer, byer, et kvindeskollektiv, enorme kalksletter og saltsøer, og et strejf af karneval i Nordargentina.

I den høje tørre luft kredsede andeskondorer over landskaberne, flere lamaarter og masser af kaktus var karakteristiske for de store ørkenområder med lav nedbør og sparsom vegetation. Indtrykkene stod nærmest i kø. Argentina fremstod som et meget stort, smukt og på overfladen ret velordnede land med fin infrastruktur, velordnede skole- og sundhedssystemer, og grundet den høje inflation meget lave priser. Og ja, vi fik også nydt lokale produkter som store bøffer, vin, empanadas og meget andet lækkert. Efter 10 dage i højlandet fløj vi fra Jujuy tilbage til Buenos Aires. Mange deltagere valgte at tage et par dage ved Iguazu-vandfaldene, som afrunding på denne studierejse.

Buenos Aires

Buenos Aires med blomstrende træer langs veje og i parker og La Boca, hvor tangoen blev født.



Mendoza

Mendoza er en grøn ørkenby for foden af de mægtige Andesbjerge omgivet af vinmarker. Der produceres kvalitetsvin i ret store mængder.

I 1861 blev Mendoza ramt af et voldsomt jordskælv. For at undgå lignende katastrofer i fremtiden besluttede man, at den genopbyggede by højst måtte have huse med stue, 1. og 2. sal, og at alle byens indbyggere hurtigt skulle kunne komme ud på åbne arealer hurtigt. De åbne arealer blev til alle

byens små og store smukke, grønne parker, som nu er skyggefulde rekreatiomsområder. Langs de fleste veje i byen er der plantet vejtræer, som vandes af store åbne stenforede grøfter. Vandet kommer fra Andesbjergene, opsamles i store reservoirer, og herfra ledes vandet til byen og vinmarkerne. Derfor er Mendoza en ret grøn, skyggefuld og behagelig by at være i. Der har heldigvis ikke været store jordskælv siden 1861.



En af Mendozas smukke grønne parker - der kunstvandes!



Vinplante



Vandingskanaler i den grønne ørkenby Mendoza.

Andesbjergene



GEO MIX // Billedraportage - Argentina 2023

Månedalen i Ischigualasto Nationalpark.



Guanachoer i Ischigualasto NP.



Naturen i højlandet er tør, barsk og bjergtagende.

Stor kaktus ved inkaruiner.



Inkaruiner, Stairway to Heaven, mændenes og solens høj i Shincal de Quimvil.





Grande Salinas er en enorm saltsø.



Gade i Humahuaca.



Mangefarvede klipper set fra 4320 meters højde. Luften var ret tynd.



Friske empanadas med lækker ost og tomater på bjergtoppen.

Iguazu

Iguazu - et af de 270 imponerende vandfald i den subtropiske regnskov.



Kan du løse opgaven?

$$\text{🌍} + \text{🌍} + \text{🌍} = 15$$

$$\text{🐟} + \text{🧪} + \text{🐟} = 20$$

$$\text{🧪} \times \text{🧪} = 64$$

$$\text{🌍} + \text{🐟} - \text{🧪} = ?$$

___ fag - et system!

Scan koden, og bliv klogere på Verdens naturfag

Skab sammenhæng i naturfagene, så dine elever opnår en større forståelse for, hvad der binder biologi, geografi og fysik/kemi sammen. Verdens naturfag til 7.-9. klasse sætter fokus på de fællesfaglige fokusområder og den fælles prøve. Systemet binder de tre naturfag sammen med grundbøger, der alle er bygget identisk op, og som berører mange af de samme emner fra hver sit perspektiv. Gennem afvekslende elevaktiviteter, spændende tekster og flotte illustrationer, bliver det lettere for eleverne at opdage fagenes fællesnævner og forskelligheder.

Læs mere på gyldendal-uddannelse.dk/verdensnaturfag



Scan mig, og se en kort film om Verdens naturfag

NYT FRA FAGUDVALGET

Geografi i den nye læreruddannelse, LU23

Af: Lars Bo Kinnerup

I Geografisk Orientering 2023/2 blev den nationale fagbeskrivelse for læreruddannelsens undervisningsfag geografi gengivet – det var hvad der på daværende tidspunkt var kendt og besluttet. I mellemtiden er også eksamensbestemmelserne vedtaget, således at det generelle og formelle grundlag for undervisningen i geografi på læreruddannelserne er på plads.

Den konkrete udmøntning af den nationale fagbeskrivelse i undervisningen sker gennem studieordningen, som formuleres på læreruddannelserne i de seks professionshøjskoler hver for sig. Undervisningen og fagets forløb kan således se meget forskellige ud på de seks professionshøjskoler, men det de studerende bliver prøvet i er de nationalt formulerede eksamensbestemmelser, og det er hovedtemaet i denne klumme.

Som tilfældet har været i den forgangne bekendtgørelse er prøven delt i to – en skriftlig og en mundtlig del. De studerende udarbejder og afleverer 3 eksamensprodukter, hvoraf et udvælges ved lodtrækning til eksamination i den mundtlige del af eksamen. Sammen med de tre eksamensprodukter afleverer de studerende desuden en oversigt over otte egenproducerede undervisningsprodukter, som kan være resultatet af den løbende undervisning eller produceret til lejligheden.

De tre prøveprodukter skrives med udgangspunkt i nedenstående geografiske hovedområder med to eller flere underområder, der både indeholder natur- og kulturgeografiske perspektiver:

- Hovedområde 1 med underområderne: Natur- og kulturlandskabet, bygeografi og fysisk planlægning, jordbund, kort og korttegning, natursyn og interesseudsætninger.
- Hovedområde 2 med underområderne: Befolkningsgeografi, demografi og kulturforståelse, erhvervsgeografi, forbrugsmønstre og levestandard, rig/fattig - ulighed i verden, udviklingsteorier og udviklingsbistand, pladetektonik og geologiske kredsløb, geologiske ressourcer, fordelingen og udnyttelsen af naturlige ressourcer, livet og jordens udvikling, menneskets samspil med naturen, bosætningsmønstre på verdensplan.

- Hovedområde 3 med underområderne: Meteorologi, klima og klimaændringer – naturlige og menneskeskabte, bæredygtighed, globalisering og de-globalisering, handelsmønstre, international arbejdsdeling, FN's 2030-mål.

Ligeledes udarbejdes de otte undervisningsprodukter således, at mindst to omhandler hvert af de tre hovedområder. De 2-4 undervisningsprodukter, der knytter sig til det samme hovedområde som det lodtrukne prøveprodukt, danner sammen med dette udgangspunktet for eksaminationen.

Formålet med formuleringen af de tre hovedområder og understregningen af at hvert produkt skal indeholde natur- og kulturgeografiske perspektiver er, som jeg ser det, dels at sikre at de studerende arbejder bredt i faget, dels at pege på vigtigheden af natur-kultur samspillet. Det er centralt i faget geografi, at vi prøver at beskrive og forstå vores verden som et samspil af faktorer.

Grupperingerne af nogle geografiske discipliner i tre hovedområder giver til gengæld nogle uheldige begrænsninger, hvis prøve- og undervisningsprodukter rigtigt skal følge hovedområderne. Således afskæres muligheden for at arbejde med klimaændringer, bygeografi og fysisk planlægning, som ellers er et højaktuelt emne. Og hvorfor skal kort og korttegning kun knyttes til Hovedområde 1? Kort er noget særegent ved faget geografi og indgår i alle sammenhænge, både som kilde til information og som bearbejdnings- og udtryksform.

Korttegning er som den eneste konkrete færdighed skrevet ind i eksamensbestemmelserne – ikke noget med jordbor, sigter, regionalgeografisk analyse, bjergartsbestemmelse, termometre etc., hvilket kan undre – men positivt med korttegning.

Hvad der ligeledes kan undre er, at ordet bæredygtighed er indskrevet på linje med geografiske discipliner og emner – ikke som et gennemgående perspektiv, skønt det er skrevet ind højt i hierarkiet i fagbeskrivelsen, og ligeledes er tydeligt tilstede i formålet for hele læreruddannelsen. Det er dog min overbevisning, at det ikke vil komme de studerende til last at arbejde med dette perspektiv også i andre sammenhænge end Hovedområde 3 – forudsat, at kultur- og naturperspektiver i forvejen er dækket. Det samme gælder naturligvis kort og korttegnning.

Til hver af de tre prøveprodukter skal der knyttes et forskelligt fagdidaktisk tema, som f.eks. kan være anvendelse af modeller i undervisningen, ekskursionsdidaktik, fagsproglig udvikling etc., så det ikke bare bliver almindelige tilgange eller naturfagsdidaktiske spørgsmål, men fagspecifikke udfordringer, der er relevante for grundskolens geografiundervisning. Hurra!

Når således bredden i faget, den indre dynamik og fagdidaktiske udfordringer er taget under behandling, er der tilbage at afprøve den studerende i dybden. Det kommer i denne sammenhæng til at ske ved at stille krav til den studerende ved eksamen, der honorerer en forberedelsestid på 48 timer og en eksaminationstid på 60 minutter, hvilket i førstnævnte tilfælde er en udvidelse på 100 % og i andet tilfælde en udvidelse på 33 %. Hvordan dette kommer til at se ud i praksis, og i hvilket omfang det kommer til at hæve kompetenceniveauet for nyudklækkede geografilærere, får endnu at stå hen i det uvisse. Ingen er endnu blevet uddannet færdigt og prøvet efter disse bestemmelser. Jeg tror det bliver godt.

MÅNEDENS LINK(S)

- #1** Super interessant podcast om 'China's New Silk Road', som kan findes på de fleste podcastplatforme eller høres på Global Reporting Centres hjemmeside:



- #2** Ledere fra det globale vest har netop fremsat et initiativ, inspireret af Kinas Belt and Road-initiativ, på G20-topmødet i september 2023. Initiativet skal koble de mellemøstlige lande med en jernbane, og forbinde dem til Indien med en havn, der skal bidrage til en lettere transport af energi og handel fra Golfen til Europa. Se mere her:



OVERSIGT OVER GEOGRAFFORBUNDETS STUDIETURE

| | Destination | Faglig leder | Turansvarlig |
|--------------|-------------------------|---|----------------|
| Sommer 2024 | Skotland og Orkneyøerne | Niels Lindvig | Myuran Bala |
| Efterår 2024 | Rumænien | Oplyses senere | Myuran Bala |
| Februar 2025 | Sundarban, Indien | Anita Di – en lokal engelsktalende person fra Sundarban | Lise Rosenberg |

Oversigt over geografforbundets studieture

Geografforbundet tilbyder 5 spændende en-dagskurser på GO forlaget i København om de fem dimensioner: 1. Rumlighed, 2. afdække mønstre, 3. forandringer over tid, 4. sammenhænge og 5. levevilkår.

Læs mere på www.Geografforbundet.dk. Her tilmelder du dig også.

I løbet af foråret afholdes et regionalt arrangement om flygtninges situation i Burundi, Honduras og Syrien. Læs mere i kommende blade.

Desværre har vi måttet aflyse en studietur til Saudi Arabien og Malawi. Begge meget spændende ture og især var Malawi en noget anderledes tur. Men efter corona er priserne steget enormt meget på flybilletter, så det har gjort begge ture relativt dyre. Og Malawi er ikke en turistdestination, så der er ingen konkurrence på de få flymuligheder, der er til landet. Det er rigtig ærgerligt.

Turen til Sundarban er også anderledes end de normale ture, Geografforbundet normalt tilbyder. Du kan selv prøve at søge på området, der kommer masser af links. Læs mere i de kommende numre af GO.

Kursusudvalget
Ultimo august 2023

HER ER DIN STYRELSE



Lars Bo Kinnerup

Forperson for geografforbundet, forlagsbestyrelsen, fagudvalget, kontakt til Nationalkomiteen for Geografi
Lektor på læreruddannelsen
lbk@geografforbundet.dk



Lise Rosenberg

Næstforperson for geografforbundet, forperson for kursusudvalget
Overlærer, Albertslund
lr@geografforbundet.dk



Jens Korsbæk

Kasserer og forperson for GO Forlags bestyrelse
Cand scient.
jkj@geografforbundet.dk



Susanne Rasmussen

Forlagsbestyrelsen, fagudvalget, Lærer
sur@geografforbundet.dk



Iben Dalgaard

Kursusudvalget
Pensioneret Naturfagskonsulent
ida@geografforbundet.dk



Myuran Balasubramaniam

Forlagsbestyrelsen
mb@geografforbundet.dk



Mette Starch Truelsen

Fagudvalget, Lærer
Cand. scient. i geografi og historie
mst@geografforbundet.dk



Kristian Nordholm

Fagudvalget,
Uddannelseskonsulent.
Cand. scient i geografi.
kn@geografforbundet.dk



Mikkel Strange

Medlem af Fagudvalget,
lærer: ms@geografforbundet.dk



Steen Friis Jensen

Medlem af Kursusudvalget,
gymnasielærer.
sfj@geografforbundet.dk



Kend din klode

GO Atlas 1-10 portaler

GO Atlas Portal er Danmarks største digitale atlas og indeholder et væld af kort, kortlæreforløb, temaer, opgaver og quizzer målrettet undervisningen i natur/teknologi og geografi.

Kortværktøjer og kortressourcer

- Interaktivt danmarkskort - eleven kan på samme tid undersøge og sammenligne kortdata på fire søg-, mål- og zoombare korttyper over Danmark.
- Interaktivt verdenskort - eleven kan undersøge arealanvendelse rundt om i verden ved at klikke lag fra og til på et søg-, mål- og zoombart verdenskort.
- Klimastationer - eleven kan finde og downloade hydrotermfigurer og data-grundlag om klimaet på knap 1.500 klimastationer rundt om i verden.
- Befolkningspyramider - hver befolkningspyramide indeholder data for en periode på 150 år - fra år 1950 med fremskrivning til år 2100.
- Kortsammenlignere - eleven kan arbejde med to forskellige kortsammenlignere, der hver viser to kort ad gangen. "Historiske danmarkskort" indeholder topografiske danmarkskort fra 1842-1899 og frem til i dag. "Sammenlign to kort" indeholder samtlige kort fra portalens kortsamling.

GO Atlas 1-6 indeholder over 330 interaktive opgaver

- KortlæreoPGAver til træning i kortlæsning
- Kortøvelser eleven skal løse ved at tegne eller skrive
- Selvrettende quizzer hvor eleven kan afprøve sin viden
- Selvrettende Prøv selvopgaver som evalueringsopgaver med direkte respons

GO Atlas 7-10 indeholder over 430 interaktive opgaver

- Temaopgaver med problematisering af specifikke emner
- Atlasøvelser med mulighed for evaluering af besvarelserne
- KortlæreoPGAver med træning i kortlæsning
- Selvrettende quizzer om byer, lande og regioner
- Selvrettende Prøv selvopgaver i kortlære

Læs mere og bestil på goforlag.dk