



CHALMERS



Europeiskt och kinesiskt samspel i maritim infrastruktur

En tillbakablick, nutidsbild samt framtidsprognos

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

JOSEFSSON AXEL
NYLUND LINUS

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2021

Europeiskt och kinesiskt samspel i maritim infrastruktur

En tillbakablick, nutidsbild samt framtidsprognos

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

JOSEFSSON AXEL
NYLUND LINUS

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2021

Europeiskt och kinesiskt samspel i maritim infrastruktur

En tillbakablick, nutidsbild samt framtidsprognos

JOSEFSSON AXEL

NYLUND LINUS

© JOSEFSSON AXEL, 2021

© NYLUND LINUS, 2021

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag: Foto över Göteborgs hamninlopp

Fotograf: Axel Josefsson

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Göteborg, Sverige 2021

FÖRORD

Denna rapport är ett examensarbete för högskoleutbildningen Sjöfart & Logistik som ger en kandidatexamen i sjöfartsteknik på Chalmers tekniska Högskola. Utbildningen är fokuserad på, precis som namnet anger, sjöfart samt logistik och är en utbildning på Chalmers sjösektion ämnat främst för studenter med ett framtida yrke inom maritim verksamhet på land. Tidigt i planeringsfasen bestämde vi att man ville skriva om något gällande sjöfart. Valet att skriva om samspelet i maritim infrastruktur mellan Europa och Kina var främst motiverat av att vi för några år sedan läst mycket om fenomenet i nyheter men att ämnet på senare tid inte varit särskilt uppmärksammat. Det enda vi riktigt visste om ämnet innan vi började forska var att Kina hade en del investeringar i europeiska hamnar. Arbetet var då en chans att lära sig och ta reda på hur klimatet egentligen ser ut för investeringar i maritim infrastruktur mellan Europa och Kina. Vi intresserades av ämnet framför allt för att det inte är något vi tidigare hört mycket om. Det var inte heller något som vi stött på särskilt ofta i vår utbildning, så vi såg skrivandet av examensarbete som en chans att undersöka något vi är intresserade av. För genomförandet av detta arbete vill tacka vår handledare Daniel Eriksson som har bidragit till vägledning samt har grundat oss i vår utformning av arbetet vilket har underlättat arbetsprocessen.

Europeiskt och kinesiskt samspel i maritim infrastruktur

En tillbakablick, nutidsbild samt framtidsprognos

JOSEFSSON AXEL

NYLUND LINUS

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Denna rapport undersöker samspelet i maritim infrastruktur mellan Kina och Europa. Meningen med arbetet är att undersöka bakgrund, nutid samt framtida möjligheter inom ämnet. Under 2017 uppmärksammade en del nyhetssajter ett ökat antal kinesiska investeringar i Europa. Ämnet har väckt stort intresse sedan dess. På senare tid har det skett ett skifte på synen av utländska investeringar i väst, inte minst i maritim infrastruktur, i samband med att Kina ökat komplexiteten av deras investeringsstrategier. På senare tid har Kina strävat efter att utöka sitt globala transportnätverk medans väst har jobbat mot att få mer kontroll över utländska investeringar. Detta är naturligt något som skapat friktion mellan stormakterna. Införandet av EU:s förordning för granskningen av utländska direktinvesteringar 2018 är något som inte sågs med alltför blida ögon av de största kinesiska hamninvesteringarna CM Port samt COSCO Shipping Ports. De rapporterar en mer pessimistisk syn på framtida investeringar i Europa 2019 jämfört med 2017. Men trots detta verkar det som att samarbetet mellan Kina och EU ändå har en ljus framtid. Detta på grund av ett nytt handels och investeringsavtal mellan Kina och EU som har rapporterats snart ska vara färdigställt. Avtalet ska främja öppenhet till viss del i maritim infrastruktur, vilket har rapporterats ska göra investeringsklimatet i de två stormakterna jämförbart. Detta arbete försöker genom att söka efter teman i litteratur med olika ursprung klargöra situationen för samspel i maritim infrastruktur mellan Kina och Europa.

Nyckelord:

Hamn, Handelsavtal, Kina, EU, Europa, maritim infrastruktur, FDI, Granskning av utländska direktinvesteringar, CAI, Comprehensive agreement on investment

Europeiskt och kinesiskt samspel i maritim infrastruktur

En tillbakablick, nutidsbild samt framtidsprognos

JOSEFSSON AXEL

NYLUND LINUS

Department of Mechanics and Maritime Sciences

Chalmers University of Technology

ABSTRACT

This report aims to examine the relationship in maritime infrastructure investments between China and Europe. In 2017, some news sites drew attention to an increased number of Chinese investments in Europe, a topic that has gathered great interest. Recently, there has been a shift in the view of foreign investment in the West, not least in maritime infrastructure. In connection with Chinese investment strategies growing more complex in order to reach their goal of increasing their global transport network, the West has worked towards gaining more control over foreign investments. This has naturally created some friction between the two great powers. The completion of the EU regulation for the screening of foreign direct investments in 2018 is something that is not viewed too positively by the largest Chinese port investors CM Port and COSCO Shipping Ports. These Chinese state-owned enterprises report a more pessimistic view of future investments in Europe in 2019 compared to 2017, because of their view of Europe becoming more protective against foreign affairs. But despite this, it seems that cooperation between China and the EU still has a bright future. As the new comprehensive agreement on investment between the two parties is reported to be completed soon. The agreement will promote transparency and cooperation including maritime infrastructure, which has been reported to make the investment climate in both regions equal to each other. By searching for themes in the literature, this work attempts to examine more closely what has happened, what is happening and what may happen in the future regarding the interplay of maritime infrastructure between China and Europe.

Keywords:

Port, trade agreement, China, EU, Europe, Maritime infrastructure, FDI, screening of foreign investment, CAI, Comprehensive agreement on investment

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Syfte	2
1.2 Frågeställning	2
1.3 Avgränsningar	2
2. Teori	3
2.1 Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar?	3
2.2 Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina	4
3. Metod	6
3.1 Val av forskningsmetod	6
3.2 Tillvägagångssätt & Urvalsprocess	6
3.2.1 Litteratursökning	7
3.2.2 Etik	7
3.2.3 Källkriterier	7
3.3 Sökväg	8
3.3.1 Litteraturens användning i resultatet	8
4. Resultat	11
4.1 Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar?	11
4.1.1 Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment	11
4.1.1.1 Sammanfattning	11
4.1.2 Geographical and Strategic Factors in Chinese Foreign Direct Investment in Europe	12
4.1.2.1 Sammanfattning	12
4.1.3 COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE EU	14
4.1.3.1 Sammanfattning	14
4.1.4 COSCO Shipping Ports Limited årsrapport 2017	15
4.1.4.1 Sammanfattning	15
4.1.5 China Merchant Port Holdings Company Limited årsrapport 2017	17
4.1.5.1 Sammanfattning	17
4.1.6 COSCO Shipping Ports Limited årsrapport 2019	18
4.1.6.1 Sammanfattning	18
4.1.7 China Merchant Port Holdings Company Limited årsrapport 2019	19
4.1.7.1 Sammanfattning	19
4.2 Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina?	20
4.2.1 EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2019/452	20
4.2.1.1 sammanfattning	21

4.2.2 Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth in Central and Eastern European Countries	22
4.2.2.1 sammanfattning	22
4.2.3 The Attitudes of the European Union and China Towards Foreign Direct Investment: Implications for Bilateral Relations	22
4.2.3.1 Sammanfattning	22
4.2.4 Blackening Skies for Chinese Investment in the EU	23
4.2.4.1 Sammanfattning	23
4.3 Hur kan EU:s agerande komma att påverka det framtida klimatet med Kina i maritim infrastruktur?	24
4.3.1 Key elements of the EU-China Comprehensive Agreement on Investment	24
4.3.1.1 Sammanfattning	24
4.3.2 The negotiation of EU–China comprehensive agreement on investment and its potential impact in the post-pandemic era	25
4.3.2.1 Sammanfattning	25
4.4 Resultatets sammanfattning	26
5. Diskussion	29
5.1 Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar?	29
5.1.1 Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina?	31
5.1.2 Hur kan EU:s agerande komma att påverka det framtida klimatet med Kina i maritim infrastruktur?	32
5.2 Metoddiskussion	33
6. Slutsats	35
6.1 Huvudsakliga teman i Litteraturen	35
6.2 Rekommendationer till fortsatt arbete	35
Källförteckning	36

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

WTO	World Trade Organisation
FDI	Foreign Direct Investment
CAI	EU-China Comprehensive Agreement on Investment
BRI	Belt and road initiative
CM Port	China Merchant port
COSCO	China Ocean Shipping Company
EU	European Union
FDI	Foreign Direct Investment
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
SOE	State Owned Enterprise
POE	Privately Owned Enterprise
UNCTAD	United Nations conference on trade and development

1. Inledning

United Nations Conference of Trade and Development (UNCTAD) (u.å) skriver att ca 80% av allt gods som transporteras någon gång har förflyttats med hjälp av sjöfarten. Influens och kontroll i den maritima verksamheten medför därför ökad global auktoritet. Möjligheten att kontrollera godsflöde eller att ha stor insyn över godsflöde är fördelaktigt för länder och organisationer inte bara monetärt utan även politiskt. Att ha en önskad balans på tillgång och efterfrågan är kritiskt för ett välfungerande samhälle, något som framför allt blir tydligt i extrema exempel som inrättande av handel eller ekonomiska sanktioner. Regeringskansliet (2014) beskriver sanktioner som värdefulla instrument för att ändra beteende hos parter, vilket bidrar till det faktum att kontroll över godsflöde bidrar till större globalt inflytande.

I handel är hamnar en mycket väsentlig del av godsflödet. Hamnar sammankopplar godsflöde och möjliggör för vidare transporter. Diskussionen om obalans för länder och organisationers möjlighet att investera i hamnar globalt var omfattande omfattande runt 2017. I artikeln "Chinese firms now hold stakes in over a dozen european ports" beskriver Joanna Kakissis (2018) både för- och nackdelar med hur kinesiska företag investerar i hamnar och hur detta påverkar de som jobbar i hamnarna. Ett argument som ofta uppdagas mot kinesiska investeringar exempelvis av Batybal (2020) är att andra länder inte har samma möjligheter att investera i Kina då landet gör det svårt för utländska företag att etablera sig i deras marknader. Även Sverige har stött på intresset från utomeuropeiska länder att investera i maritima verksamheter. Bland annat i den nykonstruerade containerterminalen i Norvik där det kinesiska företaget Hutchison sköter terminalverksamheten (Stockholms Hamnar, 2021). Ytterligare exempel är det kinesiska intresset av att bygga djuphamn i Lysekil som publicerades i en del nyhetsmedier några år tillbaka, exempelvis i Expressen (2017).

2017 inledde Europeiska Unionen (EU) en process i syfte att upprätta en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen. 2018 kom EU:s råd och kommission överens om ramverket och EU:s dåvarande parlament-ordförande uttryckte sig följande:

"Europe must always defend its strategic interests and that is precisely what this new framework will help us to do. This is what I mean when I say that we are not naïve free traders. We need scrutiny over purchases by foreign companies that target Europe's strategic assets. I commend the European Parliament and the EU governments for reaching this agreement in such a swift manner." (European Commission, 2018).

Detta citat ger en blick över hur EU:s dåvarande parlament-ordförande ställer sig till ämnet. Han nämner att det är viktigt att ha koll på främmandes länders investeringar i europeiska strategiska tillgångar och att EU inte är naiva frihandlare.

Efter implementeringen av granskningsprocessen för utländska direktinvesteringar inleddes förhandlingen för ett handelsavtal mellan Kina och EU (European Commission, 2021). Ett handelsavtal som enligt European Commission (2020) är det mest omfattande handelsavtalet som Kina gjort tillsammans med något annat land. Avtalet kommer enligt European Commission (2020) att bland annat resultera i europeiska företags möjlighet att investera i Kinesisk hamnverksamhet med mindre restriktioner.

1.1 Syfte

Syftet med arbetet är att undersöka samspelet i maritim infrastruktur mellan Europa och Kina. Meningen är att förtydliga nutidsläget och försöka klargöra vad effekten av nya regelverk för investeringar samt handelsavtal med Kina kan ha för effekt för framtiden.

1.2 Frågeställning

1. Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar?
2. Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina?
3. Hur kan EU:s agerande komma att påverka det framtida klimatet med Kina i maritim infrastruktur?

1.3 Avgränsningar

Rapporten är begränsad till att undersöka kinesiska investeringar och Kinas politiska inflytande i europeiska hamnar, därav kommer författarna ej undersöka sociologiska samhällseffekter som eventuellt uppstår av fenomenet.

Arbetet är fokuserat på Europa men exkluderar inte andra världsdelar, för att kunna skapa ett tydligt resultat med konkreta jämförelser.

För att analysera kinesiskt inflytande i europeiska hamnar används främst de två största kinesiskt baserade hamninvesteringarna COSCO Shipping ports och China Merchants port för att ge en bild av Kinas hamninvesterares åsikter.

2. Teori

Detta avsnitt innehåller Belt and Road Initiative's (BRI) koppling till europeiska hamnar och förklaring till ökade investeringar i europeiska hamnar från Kina samt Europa. Avsnittet innehåller även Europaunionens uttryckta syn på ämnet.

2.1 Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar?

För att skapa förståelse för arbetets frågeställningar är det väsentligt att först ge bakgrund till kopplingen mellan Kina och de kinesiska företagen med störst infrastrukturinvesteringar i Europa. China COSCO Shipping Corporation Limited (u.å) skriver följande:

“China COSCO SHIPPING Corporation Limited (hereinafter referred to as COSCO SHIPPING Group or the Group) is an SOE headquartered in Shanghai. It is the merged entity of China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO) and China Shipping (Group) Company (China Shipping).”

China COSCO Shipping Corporation Limited (u.å) skriver att *“COSCO Shipping group är en state owned enterprise (SOE)”* vilket betyder att COSCO är en statligt ägd koncern. China Merchants Group. (u.å) anger även på deras hemsida att China Merchant Port (CM Port) är ett kinesiskt statligt ägt företag.

Huo et al. (2019) anger att dessa två företagen är de största hamninvesteringarna från Kina. Företagen har investerat på många platser runt om i världen. I Europa anger rapporten att COSCO shipping ports har investerat i ett antal hamnar såsom Antwerpen, Pireus, Rotterdam, Kumport i Istanbul och Zeebrugge. Av dessa hamnar äger COSCO 100% av Zeebrugges terminal, 67% av Pireus containerterminal och 47,5% av Euromaxterminalen i Rotterdams hamn (Huo et al., 2019). COSCO Shipping ports investerade även i ett företag som heter Noatum Port Holdings (NPH) där Valencia terminalen och Bilbao terminalen ingår. COSCO äger 51% av andelarna av NPH (Huo et al., 2019). CMPort ska ha fokuserat mycket på afrikanska hamnar, rapporten nämner att de investerar i Europa men inte i vilka hamnar och hur många procent av dessa hamnar de äger (Huo et al., 2019).

Marketline är ett oberoende företag som till viss del samlar information om olika företag och marknader och sammanställer det i rapporter utformade som företagsprofiler, i detta fall om företagen COSCO Shipping Ports samt CM Port (Marketline, 2020a; Marketline, 2020b). Angående CM Port skriver Marketline (2020b) att de framför allt är ett hamnrelaterat företag som genom sina dotterbolag erbjuder terminaltjänster, opererar både bulk samt styckegods. Förutom hamnverksamhet är även CM Port aktiva inom logistikparker och transport inom flygbranschen. Några av dotterbolagen är: *(China Merchants International Container Terminal (Ningbo))*, *(Co Ltd China Merchants Holding (International) Information on Technology Co Ltd)*, *(Colombo International Container Terminal Limited)* samt *(CMH International (China) Investment Co Ltd)*. CM Port sysslar även med fastighetsutveckling, investeringar och modulär huskonstruktion. CM port kategoriserar deras verksamhet i följande tre kategorier: *Ports Operation* där CM Port framförallt hanterar terminaler, *Bonded Logistics Operations*, samt *Other Operations*. Rapporten anger att CM Ports geografiska

marknader *other* som är allt förutom Hong Kong, fastlandet Kina samt Taiwan står för 41,3% av företagets inkomst. Angående COSCO Shipping Ports skriver Marketline (2020a) att de är ett Hong Kong baserat företag som hanterar och driver terminaler som huvudverksamhet. COSCO Shipping Ports är aktiva i ca 372 kajer i 36 hamnar i Mars 2020. företaget är verksamma i terminaler i många delar av världen, inte minst i den europeiska marknaden som ska stå för 54% av COSCO Shipping Ports inkomst. Förutom containerhantering med serviceelement är COSCO Shipping Ports även verksamma inom lagerhantering, stuveriverksamhet samt finansiering.

Frans-Paul van der Putten (2019) har skrivit rapporten “*European seaports and Chinese strategic influence: The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands*”. Rapporten är skriven för Nederländernas institut för internationella relationer (Clingendael) och handlar om ökat kinesiskt strategiskt inflytande över europeiska hamnar. Rapporten förklarar att anledningen till det ökade intresset för BRI grundar sig i att synen på Kina har förändrats de senaste åren. Synen på Kina har gått från ett land med möjligheter att tjäna pengar till att en mer fokus på potentiella risker som kan uppstå vid interaktion med landet (Putten, 2019). Attitydförändringen mot kinesiska investeringar motiveras med hjälp av följande händelseförlopp. 2018 gjorde den dåvarande tyska utrikesministern Sigmar Gabriel följande uttalande: “*China is developing a comprehensive systemic alternative to the Western model that, in contrast to our own, is not founded on freedom, democracy and individual human rights.*” (Federal Foreign Office, 2018).

Putten (2019) skriver att EU parlamentet sedan 2019 i sin rapport *strategic outlook* (European commission, 2019b) antog detta synsätt, då de beskrev Kina som inte endast en handelspartner och ekonomisk konkurrent, utan även en: “*systemic rival promoting alternative models of governance*” (European Commission, 2019b). Putten (2019) förklarar att den skiftande politiska synen på Kina som handelspartner kan ha legat i grund till EU:s regelverk för granskning av utländska investeringar. Ett regelverk som framför allt ska ha drivits av det tyska franska och europeiska unionens kommissioner. Det är inte endast Kina som är motivationen bakom regelverket, dock en stor faktor. Putten (2019) skriver att regelverket uppmanar medlemsstaterna att noggrant överväga utländska investeringar exempelvis i samhällskritisk infrastruktur vilket inkluderar hamnar.

2.2 Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina

I en artikel skriver Liu et al. (2020) om kinesiska investeringar i infrastruktur med en bakgrund i BRI och en fokus på hamnar. Liu et al. (2020) inleder artikeln med att förklara varför det varit en ökning av kinesiska investeringar sedan finanskrisen 2008. Artikeln kommer fram till att en minskning av finansiering med grund i nyliberal omstrukturering i många moderna länder ledde till brister i nödvändig infrastruktur.

Även Putten (2019) diskuterar detta genom att jämföra med Grekland som ett exempel där försämrad ekonomi kan ha bidragit till en mer positiv attityd mot utländska investeringar. COSCO:s investeringar har utvecklat Pireus till ett stort transportnav i medelhavet. Greklands dåliga ekonomi sedan finanskrisen 2008 kan ha påverkat Greklands attityd eller som Putten

(2019) beskriver, att det kan ha lett till en vilja att visa ökad respekt för större kinesiskt inflytande i landet. Putten (2019) fortsätter argumentationen med att attityden troligtvis inte blev sämre då Pireus visat sig vara en framgångsrik hamn med en ljus framtid. Grekland har vid ett par tillfällen sedan 2016 öppet tagit ställning mot den mer allmänna attityden i EU mot kinesiskt ökat inflytande och att tidigare nämnda anledningar kan vara faktorer till detta.

I ett pressmeddelande från Europakommissionen kommenterar Sveriges EU-kommissionär, Cecilia Malmström implementeringen av det nya regelverket för granskning av utländska direktinvesteringar i EU som ett viktigt steg för att skydda teknologi och infrastruktur i Europa (European commission, 2018). Pressmeddelandet nämner även att utländska direktinvesteringar stärker EU:s ekonomiska tillväxt men att vissa investeringar kan ses som ett försök att styra eller få inflytande över europeiska företag på sätt som inte är bra för EU (European commission, 2018).

Samtidigt pågår förhandlingar av Comprehensive agreement on investment (CAI) som är ett handelsavtal mellan Kina och EU för att till viss del underlätta europeiska investeringar i kinesiska företag och infrastruktur. Detta avtal är enligt EU ett steg för en mer rättvis marknad där europeiska företag mer fritt ska kunna investera i kina och tillåta investeringar i maritim infrastruktur (European commission, 2020).

3. Metod

I detta avsnitt redovisas och presenteras arbetets metod genom att beskriva tillvägagångssätt, litteratursökning, dataanalysmetod samt källurval.

3.1 Val av forskningsmetod

Denna rapport utförs genom en litteraturstudie med metodkombination då informationen som behövs finns nedskriven i artiklar, rapporter, lagar och författningssamlingar.

Valet av litteraturstudie grundar sig i att forskningsmetoden svarar på frågeställningen genom ett systematiskt arbete med källor som ska resultera i en tydligt objektiv sammanställning av teman från den tillgängliga informationen. Sammanställning av data används sedan för att besvara rapportens frågeställningar.

Arbetet kommer även genomföras med metodkombination. Denscombe (2018) skriver att metodkombination är en strategi som använder sig av både kvalitativa och kvantitativa data. Detta är nödvändigt för att kunna besvara arbetets syfte och för att arbetet ska kunna ge en tydligare bild över ämnesområdena. Motivationen till metodkombination grundar sig i nedan citat från boken:

Denscombe (2018) beskriver kvantitativ och kvalitativ forskning som: *“Kvantitativ forskning använder siffror som analysenhet, medan kvalitativ forskning använder ord eller visuella bilder som analysenhet”* (s.23).

Då rapporten bearbetar både kvantitativa och kvalitativa data från rapporter, författningssamlingar och lagar så motiveras valet av metod med hjälp av citatet ovan. Arbetet kombinerar kvantitativa och kvalitativa data från t.ex regler och rapporter för att kunna göra en så bra analys som möjligt. För detta arbete kommer kvantitativa data bland annat vara ägarstrukturer för hamnar och statistik på investeringar medans den kvalitativa datan kommer att vara lagtext, rapporter och citat.

Om forskningens syfte med kombinationsmetod skriver Denscombe (2018) bland annat:

“Utvärdera en ny handlingsprincip och bedöma dess inverkan” (S.22).

Just nu implementeras nya lagar och handelsavtal runt om i världen. En del av arbetet är just att bedöma dess potentiella inverkan.

3.2 Tillvägagångssätt & Urvalsprocess

För att genomföra denna litteraturstudie används Karlstads Universitet [KAU] (2019) som vägledande mall. Arbetet är som tidigare nämnt inte enbart baserad på vetenskapliga artiklar vilket resulterar i att metoden i denna litteraturstudie kommer att inkludera element av dokumentanalys samt tematisk analys.

I enlighet med KAU (2019) utförs arbetet i fyra olika faser. Inledningsvis en planeringsfas där syfte och frågeställning skapas. Efter planeringsfasen påbörjas datainsamlingsfasen som senare redovisas i form av sökbegrepp, sökmotorer samt sökväg. Källorna samlas i ett dokument som heter litteraturoversikt, där en kort sammanfattning, ursprung, författare samt källans syfte i relation till arbetet presenteras. För att källorna ska hamna i litteraturoversikten görs den inledande urvalsprocessen som Braun & Clarke (2006) kallar *skimming*. Där söker

författarna framför allt efter en korrelation mellan källornas titel och sammanfattning till arbetets syfte och frågeställning. Efter att den inledande urvalsprocessen är gjord inleds den huvudsakliga urvalsprocessen där källorna ställs mot de kriterier som fastställs i avsnitt 3.2.3.

När källorna är samlade i litteraturöversikten inleds fas 3: analysen. I analysfasen sammanfattas de källor som kommit med i det urvalet. Som beskrivs av Bowen (2009) granskas och bearbetas sedan källorna för att framhäva förståelse samt väsentlig information till arbetet. Detta görs till viss del med hjälp av tematisk analys, där författarna söker efter generella teman i litteraturen som har en korrelation med arbetets syfte och frågeställning. Litteraturen grupperas sedan i resultatet efter deras koppling till arbetets frågeställning för att skapa en tydligare struktur på arbetet.

Efter analysfasen inleds skrivfasen av resultat, slutsats samt diskussion. Här utgår författarna från litteraturöversikten genom att först redovisa litteraturen i resultatet. Litteraturen presenteras genom en introduktion med källornas ursprung samt en övergripande beskrivning av deras syfte till arbetet. I resultatet presenteras sedan litteraturen mer detaljerat och avslutningsvis med en sammanfattning av varje källa.

I diskussionen sammanfattas sedan nyckelinformation som presenterats i resultatet, vilket diskuteras vidare för att lyfta fram betydelsefulla teman som har en koppling till arbetets frågeställningar. När resultat och diskussion är färdiga sammanställs resultatet objektivt i slutsatsen.

3.2.1 Litteratursökning

I nedan avsnitt presenteras sökdatabaser, sökfraser, arbetets förhållande till etik, samt kriterier för litteratur som resultatet består av.

3.2.2 Etik

För att säkerställa ett kvalitativt arbete läggs en stor fokus på att källorna ska bearbetas hållbart och etiskt. I litteraturstudien är källorna systematiskt bearbetade för att minimera risken av felaktig användning av källor. Målet är att presentera information i sin helhet där betydelsefull data inte blir exkluderad. Detta görs genom en noggrann datainsamling med relevanta sökfraser och pålitliga databaser. Kraven för att inkludera källor i arbetet fastställs i nästa avsnitt 3.2.3.

3.2.3 Källkriterier

Urval av källor till resultatet grundas i ett antal kriterier som presenteras i detta avsnitt. Urvalen baseras på källgransknings instrumentet (CRAAP) Currency, Relevance, Authority, Accuracy och purpose. Arbetet använder sig även bara av källor skrivna på Svenska och engelska.

Currency - Källorna ska vara producerade tidsenligt för att vara relevanta i arbetet. Då en del av arbetet är fokusera på speciella tidpunkter framför allt från rapporter är det viktigt att kvantitativa data som används för att beskriva de då rådande situationerna är producerade vid samma tidpunkt. Detsamma gäller för användningen av kvalitativa data. För att kunna förstå

och beskriva situationer med hjälp av källan ska urvalsprocessen lägga vikt på tidens möjliga effekt på källan. För att beskriva det rådande klimatet för exkluderas källor till resultatet som är äldre än från 2005. Detta för att litteraturen i arbetet inte ska spegla en syn på ämnet innan fenomenet riktigt fick fart.

Relevance- Källan ska ha en stark koppling till ämnet för att relevant kunna besvara frågeställningen. Under analysfasen skall författarna söka efter teman i de kvalitativa källorna, dessa teman skall ha en tydlig koppling till arbetets frågeställning och syfte.

För att källorna ska vara relevanta till arbetet har frågeställningen särlagts i följande ämnesområden:

- Kinesiska investeringar i europeiska hamnar
- Bakgrund till *screening foreign investment*
- Screening foreign regelverket innehåll
- Effekten av screening foreign investment
- Comprehensive agreement on investment
- Handelsavtal mellan EU och Kina
- Möjlig effekt av handelsavtalet med kina
- Framtid av kinesiska investeringar i Kina
- Relation mellan Europa och Kina

Authority- Vad har författaren till källan för auktoritet inom ämnet. Statligt publicerade källor anses trovärdiga förklaras av Denscombe (2018) som förklarar att officiell statistik anses trovärdig, objektiv och faktabaserad då stater har tillgång till mycket resurser och kompetenta tjänstemän.

Accuracy- Källans information ska vara korrekt och baserad på bevisad fakta.

Purpose- Källan ska ha skapats med ett syfte att förmedla objektiv information med möjlighet till fortsatt objektivt forskningsarbete.

3.3 Sökväg

Urvalet av litteratur som gjorts för resultatet är presenterat i Bilaga 1 och Bilaga 2. Innehållande sökväg samt beskrivning av sökvägen för samtliga delar av detta arbete.

3.3.1 Litteraturens användning i resultatet

Nedan presenteras resultatets litteratur och vilket syfte den har till detta arbetet. Detta görs i samma ordning som de presenteras i resultatet.

Yiping Huang (2016). *Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment.* I denna artikel förklarar Huang (2016) bakgrunden till BRI samt hur initiativet kan komma att påverka världen. Syftet med Haungs artikel är att den ska bidra till förståelsen av Kinas Motivation av utländska direktinvesteringar samt hur fenomenets framtid kan se ut.

Xavier Richet (2019). *Geographical and Strategic Factors in Chinese Foreign Direct Investment in Europe.* Artikeln beskriver läget för kinesiska investeringar i Europa. Richet (2019) beskriver de olika typerna av kinesiska företag som investerar i Europa och deras olika motivationer. Artikeln undersöker även geografiska faktorer som påverkar kinesiska investeringar i Europa. Detta är relevant för detta arbete för att skapa tydlig bild av de drivfaktorer som ligger bakom kinesiska investeringar i Europa.

European Commission. (2019). *COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE EU.* Denna rapport utreder investeringar i Europa av länder utanför Europa. Då EU ansåg att det inte fanns tillräckligt med data gjordes en ny databas som samlar data över investeringar i EU som denna rapporten ska spegla. Denna rapport beskriver läget för utländska direktinvesteringar i EU. För detta arbetet ger det en övergripande bild av kinesiska investeringar i EU vilket är intressant för att ge en bild av kinesiska investeringar i Europa.

COSCO Shipping Ports Limited Holding Co. (2018); COSCO Shipping Ports Limited Holding Co. (2020); China Merchants Port Holding Company Limited. (2018); China Merchants Port Holding Company Limited. (2020). Dessa är fyra årsrapporter gjorda av företagen COSCO Shipping Ports samt CM Port. Relevant för detta arbete visar rapporterna hur företagen uttrycker sig om investeringar i Europa. Rapporterna innehåller företagets utåtriktade framtidsplaner samt hur de ser på sina prestationer åren 2017 och 2019. Rapporterna används i detta arbete för att göra en tillbakablick av hur COSCO Shipping Ports inställning till investeringar i Europa var innan mer restriktiva regelverk för utländska investeringar i Europa röstades igenom och innan ramverket för implementering var publicerat samt hur det ser ut efteråt.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452. Är en förordning skapad av den europeiska kommissionen för att EU ska ha en ram för hur utländska direktinvesteringar ska granskas i unionen. Förordningen har i detta arbetet främst syftet att visa hur Europa har agerat på utländska investeringar.

Bal-Domanska B., Hlavacek P. (2016). *Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth in Central and Eastern European Countries.* Är en artikel som undersöker den ekonomiska påverkan av utländska direktinvesteringar i Europa. Till detta arbete bidrar artikeln till att ge en bild av hur europeiska länder påverkas av utländska investeringar.

Witkowska Janina. (2019). *The Attitudes of the European Union and China Towards Foreign Direct Investment: Implications for Bilateral Relations.* Syftet till detta arbete är att artikeln hjälper till att skapa en bild av EUs attityd mot kinesiska direktinvesteringar. Även problematik med förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar samt hur CAI kan komma att påverka investeringar från både Kina och EU i framtiden.

Hooijmaaijers Bas (2019). *Blackening Skies for Chinese Investment in the EU?* Denna artikel förklarar hur kinesiska statligt ägda företag och privata företag (POE) opererar och hur deras investeringar uppfattas av länder i EU. Detta arbete bidrar då artikeln till bilden av hur kinesiska investeringar möts och uppfattas i Europa.

Europeiska kommissionen (2020) *Key elements of the EU-China Comprehensive Agreement on investment.* Är ett pressmeddelande släppt av den europeiska kommissionen för att beskriva investeringsavtalet som EU håller på att skapa tillsammans med Kina. För arbetet är detta relevant för att det bidrar till bilden av EUs samt Kinas syn på deras framtida samspel av investeringar i maritim infrastruktur.

Liming Wang 2020 *The negotiation of EU–China comprehensive agreement on investment and its potential impact in the post-pandemic era.* Är en artikel som beskriver avtalet CAI och vilka möjliga effekter det kan ha på världen. Artikeln går igenom avtalet och vad som hitintills är bekräftat samt vad detta kan ha för effekter på världen efter COVID19-pandemin. Till arbetet bidrar artikeln således till att beskriva avtalet, dess viktiga delar samt vilken effekt det kan ha för framtiden.

4. Resultat

Resultatets inleds med en sammanfattning av litteraturens innehåll var för sig. Efter detta sammanfattas sedan all litteratur i ett kortare avsnitt i slutet av resultatet. Litteratur består av 13 källor. Av dessa 13 källorna är sex artiklar som är publicerade i journaler, sex av artiklarna har två ursprung från Kina, tre Europa samt en där den ena författaren utgår från ett europeiskt universitet och den andra från ett Kinesiskt. Fyra av källorna är årsrapporter producerade av Kinesiskt statligt ägda företag inom hamninventering. Tre av källorna är skapade av EU: En förordning, en rapport som är ett bakgrundsarbete till förordningen samt ett pressmeddelande om ett kommande handels och investeringsavtal. I avsnitt 4.1, 4.2 och 4.3 kommer litteraturen presenteras var för sig sorterad utefter frågeställningen.

4.1 Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar?

Här presenteras sammanfattande översikt över litteraturen som har störst koppling till frågan *Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar* i arbetets frågeställning.

4.1.1 Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment

Artikeln Haung. (2016) är skriven 2016 av Yiping Huang på *National School of Development, Peking University* i Kina. Artikelns syfte är att ge en bättre förståelse för BRI, genom just titelns tre områden *motivation, ramverk och bedömning*.

4.1.1.1 Sammanfattning

BRI inleddes 2013 då den kinesiska presidenten Xi Jinping under ett möte i Kazakstan uppmanade skapandet av en regional samarbetsmodell, som Xi Jinping kallade "*Silk Road Economic Belt*". BRI har följande tre primära rutter som ansluter sig till Europa: (1) Kina till Östersjön via land, (2) Kina till Medelhavet och Persiska viken via land, (3) Kina till Afrika och Europa via haven, den tredje ruten kallas "*The Maritime Silk Road*". Initiativet har fyra principer som fastställer att en stor fokus läggs på samarbete och transparens mellan BRI-länder vilket skapar en gynnsam situation för alla involverade parter. En stor fokus med BRI är även att det skapar ett effektivare sätt att exportera varor från Kina. Effektivisering ska skapas med hjälp av ett stort samarbete samt engagemang av de involverade länderna där Kina ska bidra med stöd till både organisation och infrastruktur. Projekt inom BRI måste även vara monetärt försvarbara för att förklarar dock att det är tydligt att projekt inom BRI måste kunna motiveras monetärt för att de ska få genomföras.

Syftet med BRI är att se till att Kinas ekonomi fortsätter att växa med hjälp av utvecklingsländer. Då Kinas inhemska utvecklingspotential minskar kan landet istället dra nytta av potentialen som finns i mindre utvecklade länder. Minskningen i utveckling härstammar till viss del av flaskhalsar i exporten från Kina, men också även på grund av att utvecklingen i landet resulterar i att ny produktion får en större fokus på tjänster än varor, vilket historiskt sett inte producerat lika stor tillväxt. Utvecklingen av BRI sker även på grund

av att Kina har visat en vilja att ta ett större globalt ekonomiskt ansvar då Kina nu står för ca en tredjedel av världens GDP och andra länder förväntar sig detta. Anledningar till att Kina hitintills varit så framgångsrika i initiativet beror på att Kinas utveckling de senaste 40 åren har gjort landet väldigt rikt på kunskap inom utveckling av infrastruktur och system. Denna kunskap i kinesiska företag kommer troligtvis fortsätta ha en stor påverkan i länder där detta är en bristvara. Däremot har BRI många barriärer som främst hämmar sig i varierande åsikter bland länder och organisationer. Där är en mycket positiv inställning till BRI, men av berörda länder finns också en del oro om initiativets möjlighet att skapa negativa konsekvenser. Exempelvis stora minskningar av priser som kan uppstå då Kina får ännu större möjlighet att exportera sin enorma överkapacitet av varor till resten av världen. Kina bör därför träda försiktigt i implementering av initiativet, både politiskt och ekonomisk.

4.1.2 Geographical and Strategic Factors in Chinese Foreign Direct Investment in Europe

Artikeln X. Richet (2019) Geographical and Strategic Factors in Chinese Foreign Direct Investment in Europe. Är publicerad i *Asian Economic Papers* (2019) 18 (2): 102–119 och skriven av Richet Xavier, Paris, Frankrike, Sorbonne Nouvelle University. Artikeln undersöker anledningen till Kinas intresse att investera i olika delar av Europa.

4.1.2.1 Sammanfattning

Det har framför allt varit en ökning av kinesiska utländska investeringar i Europa de senaste 15 åren. Ökningen av kinesiska investeringar är framför allt märkbar i början av 2000-talet i samband med att Kina blev medlem i *The World Trade Organisation* (WTO). Detta grundar sig till viss del i att Kinas ekonomiska reserv för utveckling utomlands har varit stadig under denna tid, att Kina har sökt efter strategiska tillgångar, att Kina har varit bra på att konkurrera i dess nya marknader samt att kinesiska företag börjat att titta utåt på grund av den ökade inhemska konkurrensen. Kina har framför allt varit framgångsrika med större investeringar i Centraleuropa. I Europa så är statligt ägda företag främst fokuserade på att öka sina marknadsandelar eftersom liknande andelar inte finns att hämta i Kina eller att de inte är lika värdefulla som de i EU.

Kinesiska investeringar i Europa har gått igenom tre faser. Inledningsvis mellan 2001–2008 då Kina gick med i WTO var mängden utländska investeringar i Europa av kinesiska företag betraktade som låg av. Den andra fasen mellan 2009–2012 under den finansiella krisen drog Kina nytta av möjligheter som uppdagades av försämrade ekonomi i många delar av EU. Det var då hög konkurrens bland EU-länder för att attrahera utländska investeringar. Den tredje fasen som gäller än i dag inleddes 2013 efter finanskrisen. Denna fas inleddes med ett nytt kinesiskt ledarskap då Xi Jinping och Li Keqiang presenterade utvecklingen av BRI.

Det finns två typer av kinesiskt utländska investerare, statligt ägda företag som har tillgång till utvecklingsstöd och tekniker samt icke statligt ägda företag som inte har samma stöd men ändå ibland regleras en del av den kinesiska staten. Bland de 20 största kinesiskt utländska

investeringarna är 19 av dem statligt ägda och ett är privatägt. Det skiljer sig i de två olika typernas investeringsstrategier, icke statligt ägda kinesiska företag undersöker traditionellt mer nya marknader medan statligt ägda har en större fokus på basindustri, teknologi och fånga marknadsandelar. Den ökade fokusen på utländska investeringar från Kinas håll har hjälpt landet att få tillgång till marknader som tidigare inte var lättåtkomliga samt att det ökat landets möjlighet att förse olika delar av världen med deras produkter. Med hjälp av BRI där element av infrastruktur tillförs till Kinas globalisering bidrar detta till landets möjlighet att organisera och distribuera. Dock är Kinas utländska investeringsmodell långt från fullbordad, vilket speglar den ytterligare potential som finns för Kinas tillväxt. Efter USA och Japan så är Kina den tredje största utländska investeraren i världen.

Huvudfokus av kinesiska utländska investeringar har i Europa främst varit i EU-15 länder, mer än 50% av investeringar var fördelat över Frankrike, Tyskland och Storbritannien 2014. Dock på senare tid har fördelningen av investeringar blivit mer jämn då kinesiska företag exempelvis ska ha lagt en större fokus på tidigare statligt ägda företag inom transport i Sydeuropa. Kinesiska statligt ägda företag är mer fokuserade på central-europa medan privatägda kinesiska företag är mer fokuserade på öst och sydeuropa. Även mindre utvecklade EU länder samt länder som är på väg att bli medlemmar i EU främst i östeuropa har sett ett ökat intresse av kinesiska direktinvesteringar. Sådana investeringar från Kina har som mål att stimulera ländernas transport och infrastruktur vilket ska hjälpa Kina att komma i bättre kontakt med de mer utvecklade marknaderna i centraleuropa. En av de största rädslorna för Kinas investeringar i EU är att man låter Kina ta över industrier som anses för viktiga för att utländska länder ska kontrollera dem. Nästan alla länder i EU har tidigare välkomnat och försökt att locka till sig investeringar från Kina. Dock har vissa EU länder börjat göra motstånd mot utländska investeringar, främst för att minska risken av överlåtning av känslig teknologi.

Det finns i huvudsak två olika synsätt på de kinesiska utländska investeringarna. Den ekonomiska investeringskapaciteten som Kina besitter både skrämmar och bringar hopp. I frågan som ställs i artikeln om Kina köper upp hela världen och om de är fokuserade på Europa presenteras följande argument, det ena att de ekonomiska reserverna som Kina har för utländska investeringar egentligen kanske inte är så massiv då den ska motsvara de sammanlagda ekonomiska reserverna av Exxon och Apple. Det andra argumentet som presenteras inledande till frågan är att kinesiska företag har investerat i en mängd olika typer av företag och att motivationen bakom investeringarna är oklara. Det är dock svårt att investera i Europa då marknaderna är väldigt tävlingsinriktad och möjligheten för många av Kinas investeringar i Europa hänvisas till att endast dålig ekonomi i dessa företag skapat möjligheten, Volvo ges som exempel till denna kategori.

Strategierna för utländska investeringar av Kina har blivit mer sofistikerade och en del EU-medlemsstater har reagerat på de potentiella risker som de Kinas nya strategier kan skapa. Klimatet mot utländska investeringar har blivit stramare, till viss del på grund av regelverk i EU som framför allt Tyskland driver. För tillfället har dock Kinas globala tillväxt minskat en

del, detta till viss del på grund av sämre ekonomiska prestationer som lett till lägre resurser lagda på utländska investeringar men även att Kina har haft svårigheter med att implementera deras nya globala tillväxtmodell. Detta tillsammans med att företag högt upp i värdekedjan i EU har svårt att införa kinesiska metoder gör att Kinas framtida investeringar i Europa för tillfället har en del svårigheter framför sig. Att Kinas ökade fokus på öst och sydeuropa kan bero på att man geopolitiskt vill förstärka sitt inflytande där vilket skulle göras möjligt av ländernas svagare politiska läge. Motivationen för involverade i dessa länder härstammar även i att öka transportflödet i regionerna då de är en viktig del av BRI som väg in i resten av Europa.

Läget för redan etablerade företag i central- & östeuropa i relation till integrering av EU är hotade av ökad kinesisk närvaro. Detta är på grund av en mängd faktorer, exempelvis om företagen med kinesiska investeringar speglar tidigare handelsflöden regionen haft med EU så kan Kinas eventuellt ersätta tidigare handelsflöden. Man har dock ännu inte sett detta samt en del länder i Europa skulle eventuellt välkomna ett mer österländskt inflytande som utbyte mot det västerländska inflytandet. Bland de länderna återfinns exempelvis Polen och Ungern som tidigare har kritiserat det västerländska inflytandet. Öst- och Sydeuropa ska framför allt vara förmånliga på grund av att arbetskraft fortfarande är relativt billig i regionerna samt att den är välpresterande. Dock är Kina framförallt mer intresserad av tillväxt och integrering av redan existerande värdekedjor i centraleuropa. Medans investeringar lägre ner i värdekedjan framför allt uppenbarar sig i sydöstra Europa där EU inte har samma typ av inflytande.

4.1.3 COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE EU

European Commission. (2019) är en rapport skapad av Europeiska Kommissionen för att kartlägga befintliga utländska investeringar i EU. EU ansåg inte fanns tillräckligt med data för att kunna kartlägga befintliga investeringar när regelverket granskning av utländska direktinvesteringar föreslogs och man skapade denna rapport.

4.1.3.1 Sammanfattning

2014 var 9,5% av de företag i EU som inte är kontrollerade av EU styrda av företag från Kina, Hong Kong och Macao och av de totala antalet andelar som ägs av företag utanför EU ligger Kina, Hong Kong och Macao på en sjätteplats med 3% av de totala antalet andelar. Inom segmentet vattentransport som presenteras i rapporten ägs 10% av utländska företag, däribland är hamnterminalen i Pireus. Rapporten definierar kontrollerande som antingen att företag äger majoriteten av aktierna med rösträtt eller att företaget kan styra de aktieägare med rösträtt då kontrollerar de ett företag.

4.1.4 COSCO Shipping Ports Limited årsrapport 2017

COSCO Shipping Ports Limited Holding Co (2018) är en årsrapport skapad av det kinesiskt statligt ägda företaget COSCO Shipping Ports för räkenskapsåret 2017. Rapporten innehåller företagets resultat, prestationer samt framtidsutsikter för det gångna året.

4.1.4.1 Sammanfattning

Rapporten beskriver COSCO Shipping Port som en ledande hamnoperatör som är aktiv i Kina, Sydostasien, Mellanöstern, Europa samt runt om medelhavet. Sammanlagt rapporteras att företaget opererar på 269 kajer i 35 hamnar. I linje med intresset för utveckling av deras globala terminalnätverk anger rapporten COSCO Shipping Ports mål att vara:

“The Ports For All People” S.4

Detta ska ske genom ett globalt terminalnätverk med kontrollerande andelar för att skapa ett effektivare terminalnätverk som drar nytta av samverkan mellan terminaler. Med tre kärnstrategier har företaget som mål att driva sina verksamheter: globalisering, synergi samt kontroll. Med strategin globalisering strävar COSCO Shipping Ports efter att bygga ett globalt terminalnätverk. COSCO Shipping ports vill ha majoritet av ägarandelar i dessa terminaler, vilket ska leda till kopplingseffekt för kostnad, service och synergi. I kärnstrategin *synergi* ska COSCO Shipping ports dra nytta av samverkan mellan COSCO Shipping samt Ocean Alliance. Detta ska öka möjligheten för COSCO Shipping Ports att gripa affärsmöjligheter, öka sitt kontaktnät i samarbete med hamngrupper, terminaloperatörer samt internationella linjeföretag. I den tredje strategin, *kontroll* vill COSCO Shipping Ports stärka kontrollen i de hamnar och terminaler COSCO Shipping Ports opererar i. Detta ska ske genom investeringar i infrastrukturen för berörda hamnar och terminaler.

Rapporten visar även agerande av globaliserings målet då de i avsnittet *Major events* anger att de under 2017 gick från 24% ägande av Zeebrugge terminalen i Belgien till 100%. Detta skedde då COSCO Shipping Ports ingick i ett avtal med APM Terminals om att köpa resterande andelar av terminalen.

Rapporten uttrycker en väldigt positiv framtidsutsikt då exempelvis COSCO Shipping Ports styrelseordförande Huang Xiaowen förklarar att den ekonomiska prognosen för 2018 ser bra ut och att den globala ekonomin ser ut att fortsätta växa. Huang Xiaowen anger även att den växande ekonomin tillsammans med de möjligheter som presenteras av BRI gör att COSCO Shipping Ports ligger bra till i fråga om tillväxt. Tillväxten rapporteras ska nyttjas genom arbetet att söka investeringsmöjligheter samt att effektivisera användningen av resurser. Huang Xiaowen säger att företaget är fortsatt engagerade till att bygga ett terminalnätverk i världsklass som ska möta sjöfartsbranschens krav. Vilket är ett genomgående drag i rapporten, att man vill utveckla sitt terminalnätverk samt vara så konkurrenskraftiga som möjligt.

Under 2017 rapporteras en del expansion i den Europeiska marknaden. Under rubriken *Further Extends International Footprint* anger Zhang We (vice ordförande samt verkställande direktör i COSCO Shipping Ports) att märkbart för ett ökande internationellt avtryck 2017 är förvärvningen av NPH Group i Spanien samt det ökade ägandeskap av Zeebrugge terminal i Belgien.

Rapporten presenterar följande ägandeskap för COSCO Shipping Ports i följande europeiska terminaler:

- 20% Antwerp Terminal (Europa, Belgien)
- 26% Kumpport Terminal (Eurasien, Turkiet)
- 100% Piraeus Terminal (Europa, Grekland)
- 35% Euromax Terminal (Europa, Nederländerna)
- 100% Zeebrugge Terminal (Europa, Belgien)
- 39.78% Bilbao Terminal (Europa, Spanien)
- 51% Valencia Terminal (Europa, Spanien)
- 40% Vado Reefer Terminal (Europa, Italien)
- 50% Piraeus Consolidation and Distribution Centre S.A. (Europa, Grekland)

COSCO Shipping Ports anger i en operativ granskning att de under 2017 färdigställt investeringar i fyra hamnföretag, TPIH Iberia, S.L.U. för 51% ägandeskap i NPH Group. NPH Group opererar två containerterminaler Valencia Terminal och Bilbao Terminal. Valencia Terminal rapporteras att vara den största containerterminalen i Valencia och Bilbao terminal den största och mest avancerade hamnen i södra Europa. I och med dessa investeringar ska företaget förstärka sitt nätverk i medelhavet samt Europa. Dessa investeringar presenteras i rapporten ska även få stöd av COSCO Shipping samt OCEAN Alliance. Avtalet med APM Terminals om värvningen av Zeebrugge ska leda till ett 100 procentigt ägandeskap av terminalen. Vilket i sin tur resulterar i att COSCO Shipping Ports har fullt ägandeskap i två terminaler i Europa, Piraeus Terminal i Grekland och Zeebrugge Terminal i Belgien. Intresset av Zeebrugge Terminal beskrivs i rapporten att det grundas till stor del av att terminalen ska ha god järnvägsförbindelse till resterande Europa.

Rapporten uttrycker COSCO Shippings Ports stora intresse av att expandera deras globala terminalnätverk. Man är tydlig med företagets fokus där man anger att COSCO Shipping Port är fokuserade på att bli en världsledande hamnaktör och skapa utvecklingsmöjligheter genom att främja synergier i hela sjöfartsbranschen både uppströms och nedströms i den logistiska kedjan. Möjligheten att åstadkomma uttrycker rapporten till viss del har att göra med fördelen företaget har med sin koppling till COSCO Shipping och OCEAN Alliance, som ska stå för 28% av världens containerkapacitet. Rapporten uttrycker även att COSCO Shipping Ports ska fortsätta att utvecklas genom att förstärka synergin i samarbetet samt öka sitt globala nätverksnav för containrar genom att noggrant följa sin femårsplan (vilket innebär att de ska förvärva varje utvecklingsmöjlighet samt förbättra och utöka deras terminalportfölj).

4.1.5 China Merchant Port Holdings Company Limited årsrapport 2017

China Merchants Port Holding Company Limited (2018) är en årsrapport skapat av det kinesiskt ägda företaget CM Port för räkenskapsåret 2017. Rapporten innehåller uppgifter angivna av CM Port över hur de har opererat under 2017 samt deras framtidsutsikter.

4.1.5.1 Sammanfattning

Rapportens innehåll speglar ett intresse av Europeisk hamnverksamhet, dock läggs större fokus på den inhemska marknaden och prestationer under året. Rapporten presenterar att CM port under 2017 var operativa i 32 hamnar med tillgång till 190 kajer. Rapporten inleds även med att presentera vilka delar av världen som företaget har aktiv terminalverksamhet i. Av dem är följande verksamheter i europeiska hamnar och terminaler:

Malta (Malta Freeport Terminals),
France (Eurofos),
France (Terminal de France Terminal Nord)
France (Terminal des Flandres)
France (Terminal du Grand Ouest)
Belgium (Antwerp Gateway)
Turkey (Kumport)

I företagsprofilen anger CM port att är Kinas största hamnutvecklare, investerare och operatör. Hamnnätverket sträcker sig från Kina till södra Asien, vidare till Afrika och Europa. Deras strategiska vision som presenteras är: *“to be a world’s leading comprehensive port service provider”* S.9.

Styrelseordförande för CM Port, Fu Gangfeng förklarar att koncernen under året har fortsatt förbättrat sina strategier för expansion utomlands och att företaget förstärkt sin närvaro globalt i linje med deras mål:

*“solidify ports layout in Asia, improve ports network in Africa, expand footprint in Europe and acquire new exposure in Americas”*s.15.

CM port har genomfört ett antal hamnprojekt runt om i världen, Fu Gangfeng nämner inte något specifikt i Europa men säger att de har tittat närmare på olika projekt på gång i Europa. För framtiden säger Fu Gangfeng att ekonomin förväntas att fortsätta att växa och att tillväxten är extra tydlig i Europa och Asien. Angående expansion utomlands säger Fu Gangfeng att de ska optimera sitt hamnnätverk och drar nytta av de möjligheter som uppdagas av BRI. Att CM Port ska dra nytta av möjligheter som uppdagas av BRI görs även tydligt i *Management Discussion and Analysis* i rapporten där rapporten återigen anger att CM Port ska förvärva möjligheter skapade av BRI samt att arbeta med optimering för designen av deras utländska projekt.

4.1.6 COSCO Shipping Ports Limited årsrapport 2019

COSCO Shipping Ports Limited Holding Co (2020) är en årsrapport skapad av det SOEn COSCO Shipping Ports för räkenskapsåret 2019. Rapporten innehåller företagets resultat, prestationer samt framtidsutsikter för det gångna året.

4.1.6.1 Sammanfattning

Rapporten beskriver COSCO Shipping Port som en ledande hamnoperatör som är verksamma i Kina, Sydostasien, Mellanöstern, Europa samt runt medelhavet. I dessa områden opererar 290 kajer i 36 hamnar.

För att driva sin verksamhet presenteras de tre kärn strategierna COSCO Shipping Ports har. Samma som i rapporten för räkenskapsåret 2017, (globalisering, synergi samt kontroll). Rapporten presenterar inte många händelser i för företaget i den Europeiska marknaden för 2019. Men i avsnittet *Major Events* angående Europa anges det att företaget lanserat ett nytt ledningssystem i Zeebrugge Terminal med syfte att bidra till forskningen av implementerbar 5g-teknik. Senare rapporteras det även att COSCO Shipping ports har investerat i två lagerlokaler i koppling till Zeebrugge Terminal. Men mer än så i form av investeringar i Europa rapporteras ej. Prestationen för företaget i den europeiska marknaden är dock positivt påverkad av att den årliga godsmängden av fem miljoner 20 fots containrar har gjort Piraeus Terminal den till den största containerterminalen i medelhavet och den näst största i Europa.

COSCO Shipping Ports styrelseordförande ägnar en del av sin redogörelse för att diskutera globaliseringen av företaget. Feng Boming anger att medans COSCO Shipping Ports fokuserade på globalisering av företaget har även stor fokus lagts på utvecklingsmöjligheter i hemlandet under det gångna året. Framtiden förklarar Feng Boming är oklar på grund av coronapandemin, men anger att COSCO Shipping Ports är väl finansiellt förberett för att ta vara på eventuella investeringsmöjligheter som kan uppkomma. Att företaget fortfarande har siktet inställt på globalisering målet klargörs då Feng Boming om ämnet uttrycker att COSCO Shipping Ports kommer att fortsätta förbättra sitt globala terminalnätverk och söka efter utländska investeringsmöjligheter i terminaler.

COSCO Shipping Ports verkställande direktör Zhang Dayu uttrycker samma mål som Feng Bomin angående att globalisera terminalnätverket samt att söka efter nya investeringsmöjligheter. Zhang Dayu rapporterar även att de under året sökt efter investeringsmöjligheter i Asien, Mellanöstern, Afrika och Sydamerika under året, men nämner inte Europa. Dock beskriver även Zhang Dayu deras framsteg i Pireus hamn i Grekland som blivit containerhamnen runt medelhavet med störst godsflöde. För framtida utveckling anger Zhang Dayu att COSCO shipping Ports ska fortsätta att fokusera på utveckling av hamnen vilket ska spela en stor roll för godsflödet mellan Kina-Europa i relation till BRI.

Rapporten presenterar för följande ägarandelar i europeiska terminaler:

20% Antwerp Terminal (Europa, Belgien)
39.78% CSP Bilbao Terminal (Europa, Spanien)
51% CSP Valencia Terminal (Europa, Spanien)
85% CSP Zeebrugge Terminal (Europa, Belgien)
35% Euromax Terminal (Europa, Nederländerna)
26% Kumport Terminal (Europa, Turkiet)
100% Piraeus Terminal (Europa, Grekland)
40% Vado Reefer Terminal (Europa, Italien)

Men rapporten speglar även en ökad oro som framför allt grundar sig i ett geopolitiskt skifte i västvärlden. I en del av årsrapporten där COSCO Shipping Ports presenterar eventuella risker som kan påverka företaget lyfts följande ämnen fram vilket troligtvis kommer att ha en negativ effekt på företagets framtid. Friktionen i handel mellan Kina och USA. Där även ekonomisk protektionism i USA uttrycker rapporten kan skapa oreda i den maritima marknaden. Detta har en negativ effekt på global handel då det ökar strategisk konkurrens mellan större länder. Rapporten uttrycker även oro för den europeiska marknaden där man förklarar att Brexit bidrar till osäkerheten i det globalt godsflödet. Detta hjälps inte heller av den ändrade synen på utländska investeringar runt BRI vilket rapporten beskriver ska påverka företagets utvecklingsstrategi i dessa områden, där företaget en trend för önder att ha en mer protektionistisk syn mot utländska investeringar. Även större fokus på granskning av utländska investeringar utanför Kina såsom utveckling av mer restriktiva regelverk förklarar rapporten kommer att bidra till en mer osäker framtid för företagets utländska investeringar. Riskanalysen kring geopolitik avslutas med att tillägga att COSCO Shipping Ports kommer att fortsätta jobba med att söka nya möjligheter för investering och utveckling men att noggrannare analyser av dessa kommer att krävas framöver.

4.1.7 China Merchant Port Holdings Company Limited årsrapport 2019

China Merchants Port Holding Company Limited (2020) är en årsrapport skapat av det kinesiskt statligt ägda företaget CM Port för räkenskapsåret 2019. Rapporten innehåller uppgifter angivna av CM Port över hur de har opererat under 2019 samt deras framtidsutsikter.

4.1.7.1 Sammanfattning

I rapporten uttrycker CM Port ett stort intresse för global terminalverksamhet. Exempelvis anger rapporten att Företaget i december 2019 ingick i avtal med CMA CGM och Terminal Link för att tillsammans finansiera en investering i upp till 10 stycken terminaler, men rapporten uttrycker inte inom vilket geografiskt område. Rapporten anger att CM Port är globalt ledande inom utveckling, investering samt operation inom hamnverksamhet och att de är aktiva i sammanlagt 34 hamnar i 18 länder och regioner runt om i världen. Aktiv terminalverksamhet rapporteras för följande platser i Europa:

Malta Freeport Terminals (Europa, Malta)
Eurofos (Europa, Frankrike)
Terminal de France Terminal Nord (Europa, Frankrike)
Terminal Nord (Europa, Frankrike)
Terminal des Flandres (Europa, Frankrike)
Terminal du Grand Ouest (Europa, Frankrike)
Antwerp Gateway (Europa, Belgien)
Kumport (Eurasien, Turkiet)

Rapporten presenterar både positiva och negativa händelser för 2019. CM Port ordförande talesman Deng Renjie skriver att ekonomin under 2019 har varit fortsatt positiv men att den påverkats av det ökade geopolitiska spänningar samt vad han kallar friktion i handeln mellan Kina och USA. Men trots förändringar i det utländska landskapet ska CM Port fortsätta sitt arbete med att utveckla och förbättra sina verksamheter utomlands. Rapporten uttrycker även ett intresse av global expanderings då Deng Renjie i sin redogörelse anger att CM Port har arbetat med att ta vara på möjligheter som uppkommit på grund av den skiftande konkurrensen mellan länder samt i fråga om BRI. För framtiden säger Deng Renjie att ekonomin 2020 förväntas att återhämta sig och förutspår följande om marknaden i Europa:

“Affected by the Brexit and the emerging trade protectionism, the prospect of the European economies is far from optimistic, and its weak growth momentum will be difficult to see a fundamental turnaround.” S.10

Inställningen till ökad skyddad handel i Europa uttrycks i rapporten som något som kan komma att skada CM Ports utländska affärer. Rapporten speglar först detta i Deng Renjie uttalande där han uttrycker att följderna av geopolitisk friktion troligtvis kommer att vara långvariga och på den globala marknaden och ekonomin samt att effekten av USA:s och Europas ekonomi kommer även att påverka Kina. Samma punkter och argument lyfts fram senare i rapporten under avsnittet Management Discussion and Analysis där man diskuterar företagets framtidsutsikter.

4.2 Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina?

Här presenteras sammanfattande översikt över litteraturen som har störst koppling till frågan *Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina* i arbetets frågeställning.

4.2.1 EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2019/452

((EU) 2019/452) är en förordning EU arbetat fram. Den röstades igenom 2018, färdigställdes 2019 och ska följas från och med den 11 oktober 2020. Förordningen skapades för att

Vägleda EU-medlemsstaters tillvägagångssätt för de nya reglerna för granskning av utländska direktinvesteringar.

4.2.1.1 sammanfattning

Förordningen inleds med att klargöra att utländska direktinvesteringar är viktiga för unionen. Investeringarna skapar nya jobb i medlemsländerna och hjälper ekonomin, vilket i sin tur gör unionen mer konkurrenskraftig. Förordningen anger dock att det är viktigt att unionen behåller sina värderingar och skyddar deras intressen.

Det finns inte någon tidigare motsvarighet till denna förordning skapad av unionen. Vid upprepade gånger i förordningen nämns det även att det är säkerhet och ordning som man vill bibehålla genom denna nya ramen för granskning. *Ramen för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen* som förordningen heter innehåller riktlinjer för tillvägagångssätt både för granskning, samarbete mellan union länder och datahantering. Förordningen gör det även tydligt att trots denna förordning så ligger länders säkerhetsansvar fortfarande på det individuella medlemsstaten. Det är också det individuella landets ansvar att se till hur granskningen genomförs. Men andra medlemsländer har rätt att begära en granskning av en direktinvestering om den kan anses skadlig för antingen sig själv eller unionen.

En utländsk direktinvestering definieras som följande:

“en investering av vilket slag som helst som görs av en utländsk investerare för att etablera eller upprätthålla varaktiga och direkta förbindelser mellan den utländska investeraren och den företagare för vilken eller det företag för vilket kapitalet görs tillgängligt för bedrivande av en ekonomisk verksamhet i en medlemsstat, inbegripet investeringar som möjliggör ett faktiskt deltagande i ledningen eller kontrollen av ett företag som bedriver en ekonomisk verksamhet.” ((EU) 2019/452).

Med en utländsk investerare som förordningen riktar sig mot kan vara en investerare i form av en fysisk person eller ett företag grundat i ett tredjeland. Förordningen gäller både fysisk och virtuell kritisk infrastruktur inom en mängd områden. Däribland transport, vatten, kommunikation, data, även mark samt infrastruktur som krävs för dessa kategorier. För att granska om en investerare kan vara skadlig så ska ägarstruktur, samt ägare granskas med fokus på om det eventuellt kan vara statligt styrda, om organisationen kan anses brottslig eller att finansiering av investeraren kan ifrågasättas. Samarbete mellan unionens länder ska vara i fokus när de genomför arbetet och förordningen ger medlemsländer även rättighet att ifrågasätta investeringar i andra medlemsländer och begära ytterligare granskning om de har legitima skäl till detta. Granskning som görs som inte innehåller känslig information ska samlas på en gemensam databas och vara tillgänglig för alla medlemsländer. Informationen som ska delas är uppgifter om investeraren: exempelvis organisationsstruktur med information om kapitaldeltagare samt själva investeringen: exempelvis uppgifter om verksamheten eller föremålet.

4.2.2 Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth in Central and Eastern European Countries

Bal-Domanska B., Hlavacek P. (2016) är en artikel skapad av Petr Hlavacek & Beata Bal-Domanska från Kaunas university of technology, Litauen. artikeln analyserar hur utländska direktinvesteringar påverkar ett lands bruttonationalprodukt (BNP). Författarna har valt att analysera hur central- och östeuropeiska länder påverkas. För att analysera påverkan av utländska direktinvesteringar har författarna gjort två tillväxtmodeller, den första visar hur tillväxten sett ut utan utländska direktinvesteringar och den andra visar hur tillväxten sett ut med.

4.2.2.1 sammanfattning

Länderna som undersöks är Tjeckien, Estland, Ungern, Lettland, Litauen, Polen, Slovakien och Slovenien. Artikeln visar ett tydligt samband mellan utländska direktinvesteringar och ökad tillväxt i form av BNP. Ett exempel från rapporten på ökning av BNP är Slovenien, år 2000 hade Slovenien ett BNP per capita på ungefär 10000 USD och låga inkommande utländska direktinvesteringar. År 2012 hade Sloveniens BNP dubblats och hade ett BNP per capita på ungefär 20000 USD samtidigt som utländska direktinvesteringar hade ökat. Utländska direktinvesteringar har hjälpt öst och centraleuropeiska länder att växa ekonomiskt. Där är en tydlig korrelation mellan ökat BNP och ökade utländska direktinvesteringar. Men ju längre tid som går desto mindre antal nya utländska investeringar inträffar. Vilket anses vara den största risken för framtida utländska direktinvesteringar. Minskningen beror på att investerarna fokuserar på mer kostnadseffektiva länder. Detta gör att central och Östeuropa kan förlora investerare vilket kan leda till en minskning av deras tillväxt.

4.2.3 The Attitudes of the European Union and China Towards Foreign Direct Investment: Implications for Bilateral Relations

Artikeln Witkowska, J. (2019) syfte är att undersöka hur attityden mot utländska direktinvesteringar ser ut från både Kina och EU samt hur detta påverkar CAI. Artikeln är skriven av Janina Witkowska, University of Lodz, Faculty of Economics and Sociology Department of World Economy and European Integration, Lodz, Polen.

4.2.3.1 Sammanfattning

Det är ett problem med hur EU skall reglera utländska direktinvesteringar på grund av Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) artikel 63 som förhindrar EU att begränsa hur länder och företag flyttar och investerar kapital. Artikel 63 i TFEU har dock undantag där EU får begränsa. Några av dessa är att förhindra att investeringen eller kapitalförflyttningen bryter mot nationella lagar och regleringar om skatter, att kunna ha insyn över finansiella institutioner och EU kan begränsa investeringar eller kapitalförflyttning om detta skulle hota allmän ordning eller säkerhet. Dock kommer artikel 63 i TFEU inte påverka regelverket

granskning av utländska direktinvesteringar då denna lag kommer att vara “transparent, icke-diskriminerande och förutsägbar”.

Kina har gått från ett stängt land där de inte tog emot många utländska investeringar till att de nu är i processen att öppna upp för utländska investeringar i Kina. Dock kan det uppstå problem huruvida det kommer att bli en rättvis marknad då den nya lagen om granskning av utländska direktinvesteringar kommer reglera hur utländska företag kan investera i EU. Det existerar även en risk att kinesiskt statligt ägda företag kommer dominera den kinesiska marknaden då de har stöd från den kinesiska staten. Ett annat problem som kan inträffa är hur attityden mot utländska direktinvesteringar kommer vara från EU:s nya medlemsländer då de gynnas av kinesiska investeringar. Exempelvis Ungern och Serbien där Kina var intresserade av att bygga en järnväg som skulle sammankoppla huvudstäderna i bägge länderna. Detta såg länderna positivt till och järnvägen byggdes.

EU och Kinas CAI är ett avtal som kommer främja investeringar från bägge parterna i båda regionerna. Men det är ett avtal som tar lång tid att framställa då EU samtidigt konstruerar regelverket om utländska direktinvesteringar som inte får bryta mot TFEU. Men även Kina måste se över sina policys angående investeringar. Fast förhandlingarna är en långdragen process kan detta avtal komma att gynna både EU och Kina ekonomiskt på lång sikt. CAI kommer även ge EU och Kina säkerhet i sina investeringar och det kommer öka bilaterala investeringsflöden som följd. CAI kommer underlätta för kinesiska investeringar under regleringen av utländska direktinvesteringar men att EU kommer ha en rättvisare marknad då Kina kommer öppna upp för mer utländska investeringar.

4.2.4 Blackening Skies for Chinese Investment in the EU

Hooijmaaijers, B. (2019) är en artikel skriven av Bas Hooijmaaijers, Kina. Finansierat av *Fundamental Research Funds for the Central Universities*. Artikelns syfte är att analysera hur det politiska landskapet kommer att påverka utländska direktinvesteringar från Kina till EU.

4.2.4.1 Sammanfattning

Denna artikel undersöker hur attityden mot FDI från EU:s sida har påverkat kinesiska företagsinvesteringar i EU. Artikeln undersökte två företag, företagen KUKA och Aixtron. KUKA är ett tyskt företag som producerar robotar, 2015 investerade ett kinesiskt vitvaruföretag i KUKA. Detta företag heter Midea Group och är ett kinesiskt privatägt företag eller privately owned enterprise (POE) som det också kallas. Midea producerar vitvaror och 2016 köpte de KUKA för att börja automatisera sin produktion. Den tyska regeringen ville inte låta Midea köpa KUKA, då den ansåg att de inte kunde göra samma sorts investeringar i Kina. Den tyska regeringen försökte då sätta ett tak på hur mycket aktier Midea fick lov att köpa, detta tak sattes på 49% så de inte kunde ha styrande andel. Detta försök att stoppa investeringen lyckades dock inte och Midea köpte sedan 94,5% av aktierna av KUKA.

Aixtron är ett tyskt teknikföretag som i en del av sin verksamhet tillverkar chip till vapen. 2016 försökte Fujian Grand Chip Investment Fund LP (FGC) som är ett kinesiskt investmentbolag med kopplingar till den kinesiska staten köpa Aixtron. Detta stoppades dock av den tyska staten som ansåg att det kunde ses som ett säkerhetshot. Artikeln påpekar att det inte verkar spela någon roll om det är en SOE eller en POE, så länge det är ett kinesiskt företag anses det ha en kopplingar till den kinesiska staten. Detta gör att investeringar från Kina oftast ses som ett försök av den kinesiska staten att manipulera handelsmarknader eller användas som ett politiskt påtryckningsmedel för att få igenom sin egen utrikespolitik. Det finns en ökning av FDI i EU och tills en undersökningsmekanism av investeringar införs kommer kinesiska företag att fortsätta investera i EU relativt fritt.

4.3 Hur kan EU:s agerande komma att påverka det framtida klimatet med Kina i maritim infrastruktur?

Här presenteras sammanfattande översikt över litteraturen som har störst koppling till frågan *Hur kan EU:s agerande komma att påverka det framtida klimatet med Kina i maritim infrastruktur* i arbetets frågeställning.

4.3.1 Key elements of the EU-China Comprehensive Agreement on Investment

Europeiska kommissionen (2020) är ett pressdokument utfört av den europeiska unionen den 30 december 2020. Här presenterar Europeiska kommissionen några av vad de anser är de viktigaste delarna med EU-China Comprehensive Agreement on Investment (CAI).

4.3.1.1 Sammanfattning

Utländska direktinvesteringar i Kina på 120 miljarder Euro anger EU kommissionen är en ödmjuk summa i relation till den storlek och potential som finns i den kinesiska marknaden.

Avtalet ska leda till att EU-företag ska få större frihet i Kina. Detta till viss del på grund av att ett av kraven från EU är att EU-företag inte längre ska vara tvungna att dela med sig av sin teknologi till Kina vid investering i kinesiska företag. Det är första gången EU och Kina förhandlar om överföring av teknologi samt det existerande kravet på subventioner från statligt ägda företag i Kina. CAI kommer att göra landskapet för företagande i Kina mer öppet för europeiska företag vilket leder till underlättande för företag att konkurrera i den kinesiska marknaden.

Den inledande beskrivningen av CAI följs upp av ämnesområden som avtalet är meningen att behandla. EU Kommissionen uttrycker att Inom produktion har Kina varit väldigt tillmötesgående och att avtalet skulle resultera i att europeiska produktionsföretag i Kina har samma möjligheter som kinesiska produktionsföretag i Europa. Angående internationell sjöfart ska Kina komma att tillåta europeiska företag att utan restriktion investera i landbaserad infrastruktur inom godshantering. Med landbaserad infrastruktur refererar man till viss del till verksamheter som containerdepåer stationer och agenturer. Kina ska även

komma att avskaffa kravet att europeiska företag måste delägas av kinesiska företag i branscher inom exempelvis reparation samt underhåll av transport. Konkurrensen i Kinas marknad skall även främjas genom större frihet för europeiska investerare i landet. Något som även ska främjas genom krav på kinesiskt statligt ägda företag inte får diskriminera i form av försäljning eller inköp av produkter och tjänster. För att uppehålla transparens i framtida affärer har Kina gått med på att förse diverse önskvärd information för att möjliggöra efterlevnadskontroll av kinesiska företags agerande i relation till CAI.

4.3.2 The negotiation of EU–China comprehensive agreement on investment and its potential impact in the post-pandemic era

Wang och Li (2020) är en artikel skriven av Liming Wang som är en professor på *Irish Institute for Chinese Studies at University College Dublin* och Yuan Li som är en professor på *Shandong University*. Meningen med artikeln är att undersöka vad för effekter avtalet CAI mellan Kina och EU kan ha på världen i framtiden.

4.3.2.1 Sammanfattning

Från början av 2020 är EU samt Kina varandras största handel- samt investeringspartners. Värdet av Kinas investeringar i EU är högst i Väst Europa som varit mottagaren av fler investeringar än Östeuropa. Tyskland har mottagit (22,7%), Storbritannien (50,3%), Frankrike (14,4%) och Italien (15,9%), dessa är de fyra länderna som ska ha mottagit högst värde i investering från Kina. Samarbetet mellan Kina och EU har varit fördelaktigt för båda parter och är något de vill fortsätta att förbättra. Det har inte tidigare funnits något gemensamt handels- eller investeringsavtal mellan Kina och samtliga EU-medlemmar, vilket är något man nu vill uppnå. 26 av 27 länder har redan ett avtal med Kina, dock är tidsperioderna som avtalen är utförda på är väldigt varierande vilket resulterat i en stor variation i deras innebörd. Vilket har resulterat i att äldre avtal är mer fokuserade på att skydda Kinas intresse, eftersom kinesiska investeringar i Europa inte var lika vanligt förekommande då. CAI kommer därmed att vara det mest omfattande samt viktiga avtalet som gjorts mellan EU och Kina vilket kan bidra till en stadig global ekonomisk tillväxt framöver.

Angående nuläget för relationen mellan Kina och EU har Kinas president Xi Jinping, Europeiska rådets ordförande Charles Michel, Europeiska kommissionens ordförande Ursula von der Leyen samt Tysklands förbundskansler Angela Merkel i andra halvan av 2020 tillsammans skrev på avtalet: *AVTAL MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH FOLKREPUBLIKEN KINAS REGERING OM SAMARBETE KRING OCH SKYDD AV GEOGRAFISKA BETECKNINGAR*. I samband med detta avtal har de ha uttryckt en gemensam vilja för att färdigställa CAI.

EU har publicerat 12 krav på CAI. Där bland stor fokus på större tillgång och frihet för EU-företag i Kinas, finansiella sektor, investeringar och ger exempel på tvånget att överlåta teknologi vid investering i kinesiskt företag samt hållbarhetsarbete. För Kinas sida ligger det största intresset på att få ett konsekvent skydd i EU för kinesiska investeringar samt att

minimera risken för negativa effekter på inhemska firmor som genomförandet anses kan ha på investeringsmarknaden i Kina kort sikt.

Fram till den tjugonde november 2020 har Kina och EU genomfört en mängd omgångar av förhandlingar angående investeringar. Vilket visar att en omfattande process väntas innan färdigställning av förhandlingarna. Ett exempel på något som saktar ner förhandlingarna är de skilda åsikterna som existerar bland EU-stater då det krävs ett samarbete mellan medlemmarna för att gemensamt komma överens och genomföra förhandlingarna.

EU:s strategiska attityd mot Kina har även på senare tid gjort förhandlingarna mer komplicerade. Det samma gäller de ökade spänningarna i handeln mellan Kina och USA som EU har hamnat mitt i mellan. Dock skiljer sig USA:s mer individuellt fokuserade agerande sig mycket från EU:s mer bilaterala tillvägagångssätt. Men EU har benämnt Kina som en systematisk rival. EU har även visat ett ökat motstånd till utländska investeringar däribland den nya förordningen om *granskning av utländska direktinvesteringar* som gjort det möjligt för EU-medlemmar att individuellt stoppa kinesiska investeringar. Detta har haft en direkt påverkan på förhandlingarna. CAI ska dock göra så att Kina kan begära en skiljedomstol för att granska de individuella fallen i enlighet med bestämmelserna i CAI. Om avtalet skrivs på skulle det vara till stor fördel för både Kina och EU. Eftersom det skulle förbättra relationen och samarbetet vilket den sista tiden har prövats. Företag på båda sidorna skulle dra nytta av mer klara spelregler och öppenhet i varandras marknader som avtalet skulle tillhandahålla.

COVID-19 pandemin har bromsat utländska investeringar mer än något annat sedan andra världskriget. En möjlig positiv effekt av CAI är att avtalet kan komma att återställa det globala ekonomiska klimatet genom att minska antalet barriärer som finns i varandras marknader som i sin tur ökar tryggheten i utländska investeringar och kan öka antalet av dem.

Enligt EU så har unionens investeringar i Kina framför allt varit i företag som kräver mycket arbetskraft, medans Kinas investeringar har haft en större fokus på marknadsandelar samt teknologi. Detta uttalandet kan eventuellt visa att möjligheten för Kina att få tillgång till mer högteknologiska investeringar i EU är direkt kopplat till EU:s önskan om mer jämna spelregler för europeiska företag i den kinesiska marknaden. Dock kan många av EU:s högteknologiska företag fortfarande komma att vara otillgängligt för Kina då USA har stort inflytande över den mer högteknologiska marknaden. USA har nämligen möjlighet att stoppa investeringar där USA anses ha ursprunget till åtminstone 25% av teknologin vilket är en stor del av den globala högteknologiska marknaden.

4.4 Resultatets sammanfattning

Kinesiska staten visar ett stort intresse av europeisk maritim infrastruktur genom de två statligt ägda företagen COSCO Shipping Port och CM Port. Bägge företagen skriver om BRI i sina årsrapporter och anger att de ska ta vara på investeringsmöjligheter som skapas av initiativet. BRI är skapat för att fortsätta att stimulera Kinas tillväxt genom att öka landets möjlighet att exportera sina varor. Där kinesiska investeringar i maritim infrastruktur i

Europa är en viktig del av BRI för att få en större kontroll över deras transportnätverk.

Kinesiska investeringar har genomgått tre stadier (1) när Kina gick med i WTO och en del investeringsbarriärer på grund av detta avlägsnades. (2) Finanskrisen 2008 försämrade många europeiska länders ekonomi och kapacitet att fortsätta driva infrastruktur. Detta ledde till att kinesiska bolag med stadig ekonomisk backning kunnat ta sig in i marknaden och värva diverse infrastruktur däribland maritim. Statligt ägda kinesiska företag fokuserar generellt i europa på redan etablerade marknader inom basindustrier och teknologi. Medan privatägda företag är mer experimentella och investerar i nya marknader och ideer. Men av kinesiska investerare är majoriteten statligt ägda, vilket betyder att företagen har ekonomisk samt teknologisk backning från staten. (3) Tiden efter finanskrisen där nytt ledarskap i Kina i form av Xi Jinping. BRI har stort fokus i denna stadie.

På senare tid har det setts ett skifte på utländska investeringar, inte minst för den nya förordningen i EU om granskning av utländska direktinvesteringar. Ett regelverk som EU uttrycker nödvändigt för att kunna skydda sina intressen och känslig teknologi. Då liknande gemensamt regelverk för medlemsländerna tidigare inte existerat. Både COSCO Shipping samt CM Port beskriver ett skiftande geopolitiskt klimat i rapporterna från 2019, däribland COSCO Shipping Port anger nya mer restriktiva regelverk för att granska utländska investeringar är något som troligtvis kommer att påverka deras verksamheter framöver. CM Port som även nämner BREXIT rapporterar en pessimistisk framtidssyn för den europeiska marknaden. Något som är i direkt kontrast till rapporterna från räkenskapsåret 2017. Där bägge företagen visar en väldigt positiv inställning och engagemang i den europeiska maritima marknaden. COSCO Shipping Ports såg en minskning av ägandeskap i europeiska terminaler mellan 2017 och 2019 där företaget går från 100% ägandeskap till 85% i Zeebrugge Terminal.

I Europa finns det olika synsätt på kinesiska investeringar, både negativa och positiva. Oron grundar sig framför allt i osäkerheten bakom motivationen av kinesiska investeringar. Då det är svårt att ta reda på vad som ligger bakom dem. Detta har lett till att Kinesiska företag ibland haft svårigheter att investera i EU, trots att det till slut visat sig inte funnits tillräcklig grund för att förhindra investeringen. Men det finns även andra orsaker som skapar oro. Exempelvis då Kinas enorma kapacitet att exportera varor kan vara för mycket för redan existerande lokala industrier att konkurrera med. Europa har sett utländska investeringar som något väldigt positivt, vilket uppenbarar sig i uttalanden från europeiska kommissionen samt att länder i europa har konkurrerat om intresset av kinesiska investeringar. Även länder som Polen och Ungern har uttryckt ett mistycke till det mer västerländska inflytandet de har upplevt och skulle eventuellt istället hellre ersätta EU med Kina i många marknader.

De ekonomiska fördelarna i form av BNP som kommer med utländska investeringar är bevisat. Dock har det ifrågasatts hur långvarig tillväxten baserad på utländska investeringar är. Detta då investeringarna förflyttas till mer kostnadseffektiva länder och marknader.

Målet med det nya handelsavtalet (CAI) som håller på konstrueras av Kina och EU är att det ska öppna upp marknaderna och öka transparensen för investeringar. Vilket ska öka antalet investeringar i varandras marknader och stimulera den globala ekonomiska tillväxten. Det råder dock tvivel om hur rättvisa de respektive investeringsmarknaderna verkligen kommer att bli då EU historiskt sett varit mer öppet än Kina samt att kinesiska företag har haft mycket stöd av den kinesiska staten i den inhemska marknaden. EU uttrycker sig dock väldigt positivt om CAIs framtid och anger att avtalet kommer att resultera i lika villkor för de bägge

supermakterna. Även Kina har så sent som 2020 uttryckt en god viljan att färdigställa avtalet då man tillsammans med EU-representanter skrev på avtalet: *AVTAL MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH FOLKREPUBLIKEN KINAS REGERING OM SAMARBETE KRING OCH SKYDD AV GEOGRAFISKA BETECKNINGAR.*

5. Diskussion

I detta avsnitt diskuteras först resultatet tillsammans med teorin i kategoriserat efter arbetets frågeställning. Sedan avslutas avsnittet med en metoddiskussion.

5.1 Hur ser det kinesiska inflytandet ut i europeiska hamnar?

Det finns ett antal olika typer av kinesiska investerare i Europa. Bland dem som investerar i maritim infrastruktur är det generellt statligt ägda företag. Huo et al. (2019) som presenteras i detta arbetes teori anger att COSCO Shipping Ports samt CM Port som de största kinesiska hamninvesteringarna. Richet (2019) skriver att kinesiskt statligt ägda företag har ett större intresse i basindustrier samt marknadsandelar. Medans de privatägda kinesiska företagen generellt har fokuserat på nya marknader. Richet (2019) förklarar att kinesiska investeringar i Europa framför allt började öka i början av 2000-talet då landet gick med i WTO som resulterade i att en del av de barriärer som tidigare hindrat kinesiska investeringar försvann. Något som även Haung (2016) nämner som ett startskott för kinesiska utländska investeringar. Men en markant ökning av kinesiska investeringar ska framför allt startat på grund av finanskrisen 2008, vilket försvagat den europeiska ekonomin och gjort det möjligt för Kina med sin stora investeringskapacitet att dra nytta av situationen (Richet. 2019). Något som detta arbetets teoriavsnitt presenterade då Putten (2019) samt Liu et al (2020) skriver att det just var försämrade ekonomi i länder i koppling till finanskrisen som ledde till att länder i Europa var extra välkomnande till kinesiska investeringar.

Att Kinas statligt ägda företag har ett stort intresse av att utöka deras globala närvaro är inte bara något som uttrycks av uttrycks av COSCO Shipping Ports och CM Port själva. Merparten av artiklarna i detta arbete speglar detta tema där ett stort intresse av den kinesiska staten att förvärva marknadsandelar i Europa existerar. Även Huo et al. (2019), Marketline (2020a) och Marketline (2020b) i detta arbetes teori speglar de stora företagens involvering i den globala maritima marknaden.

I artikeln *Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment* undersöker Haung (2016) motivationen bakom BRI, svårigheter som projektet möts av samt hur det kan komma att påverka den globala marknaden framöver. Haung (2016) anger att BRI som inleddes 2013 troligtvis är det största ekonomiska projektet som Kina någonsin försökt sig på. Ett av huvudargumenten i artikeln är att motivationen bakom BRI grundar sig i att projektet ska fortsätta stimulera Kinas Ekonomi då den potentiella tillväxten i hemlandet minskat. Något som enligt Haung (2016) har speglats i landets minskning av tillväxt på senare tid. Minskningen av potentiell tillväxt har bland annat berott på att Kina börjat gå från ett varuproducerande till ett mer serviceerbjudande land. Vilket Haung (2016) förklarar är en naturlig väg för länder som når en högre utveckling. Om Kinas tillväxt ska fortsätta att växa så kan BRI vara en lösning. Eftersom BRI förbättrar förutsättningarna för exporten av landets överkapacitet av varor som för tillfället börjat att mätta den för stunden tillgängliga marknaden. Ett stort fokus för BRI kopplat till den maritima infrastrukturen ska vara att få ett effektivare transportflöde från Kina. Något som ska kräva invecklade systematiska strategier som implementeras längs med rutterna. Framför allt med hjälp av statligt ägda företag. Något som COSCO Shipping Ports och CM Port anger själva att de ska göra, men även Haung (2016) och Richet (2019) poängterar som koppling mellan Kinesiska staten och de utländska investeringarna. Där Richet (2019) specifikt skriver att kinesiska statligt ägda företag framförallt får ekonomisk backning samt utvecklingsstöd. I årsrapporterna från 2017 visar COSCO Shipping Ports samt CM Port ett stort intresse att

utöka sitt terminalnätverk i Europa. Mellan 2017 och 2019 ska företagen tillsammans globalt vara närvarande i över 60 hamnar med över 450 kajer (CM Port, 2020; Marketline, 2020a). Marketline (2020a) rapporterar att 54% av COSCO Shipping Ports inkomst under 2019 kommer från den europeiska marknaden, något som speglar företagets stora intresse i Europa. Kinesiska investeringar i Europa uppges enligt European Commission (2019) att 2014 totalt stå för 9,5% av EUs utländskt kontrollerade företag. European Commission (2019) anger även att andelen utländskt ägda företag inom vattentransport i EU var 10%. Detta var som sagt 2014 så det hade varit intressant att jämföra dessa uppgifter med senaste informationen.

I fråga om globalisering redogör COSCO Shipping Ports (2017) en del för hur ökad integrering med deras kontaktnät samt de möjligheter som uppdagas av BRI ska främja företagets globalisering. Både COSCO Shipping Port och CM Port speglar i sina årsrapporter från 2017 generellt en större fokus på att utöka sin globala närvaro än 2019, framför allt i Europa. Företagen har för räkenskapsåret 2019 varit mindre aktiva med investeringar i Europa än 2017. Företagen presenterar inte någon ökning av ägarskap i europeiska terminaler under 2019. Exempelvis har Ägarandelar från COSCO Shipping Ports i Zeebrugge Terminal istället minskat, samtidigt som man köpte två nya lagerlokaler i samma hamn. CM Port har i sin årsrapport för 2019 inte heller presenterat några nya investeringar i europeisk infrastruktur. Men både COSCO Shipping Ports och CM Port anger att det är fortsatt engagerade i att utveckla sitt globala terminalnätverk.

Litteraturen har visat att det finns en del olika åsikter om kinesiska investeringar i Europa, som presenteras i arbetets teoriavsnitt där Putten (2019) beskriver den ändrade syn som man sett de senaste åren på kinesiska investeringar. Även uttalanden från EU-politiker speglar ibland en skiftande syn på Kina, som uttalandet som gjordes 2018 av den dåvarande tyska utrikesministern Sigmar Gabriel:

“China is developing a comprehensive systemic alternative to the Western model that, in contrast to our own, is not founded on freedom, democracy and individual human rights.”
(Federal Foreign Office, 2018).

Även i koppling till kinesiska investeringar samma år då EUs dåvarande parlament-ordförande sade att det är viktigt att ha koll på främmandes länders investeringar i europeiska strategiska tillgångar och att EU inte är naiva frihandlare (European Commission, 2018). Dessa uttalanden som presenterades i arbetets teori är inte något som speglar ett alltför bekvämt framtida klimat för kinesiska investeringar i europeisk maritim infrastruktur. De ekonomiska fördelarna som investeringarna burit med sig är dock oundvikliga. Både europaparlamentets och rådets förordning ((EU) 2019/452), Bal-Domanska och Hlavacek (2016), Richet (2019) och Haung (2016) skriver om de ekonomiska fördelarna med utländska investeringar i Europa. Där även den främsta motivationen för ökade kinesiska investeringar i Europa ska vara på grund av ekonomisk vinning (Putten, 2019; Liu et al. 2020). Richet (2019) anger att kinesiska investeringar i Europa har varit väldigt eftertraktade av europeiska länder och att en stor del av länder ska ha konkurrerat för kinesiskt intresse något som skapar en bild av oenighet vad det gäller frågan bland EU-medlemsstater.

Haung (2016) skriver att svårigheter med BRI framför allt uppdagar sig i den stora mängd länder och regioner som projektet sträcker sig över, det finns många olika åsikter och uppfattningar vilket kräver att de involverade länderna måste handla väldigt öppet med varandra och fokusera på samarbete samt engagemang. Något som COSCO Shipping Ports samt CM Port anger delvis är en viktig del av deras policys (COSCO Shipping Ports, 2018;

COSCO Shipping Ports, 2020; CM Port, 2018; CM Port, 2020). Detta är även tydligt i litteraturen som speglar åsikter om kinesiska investeringar, där det framförallt är osäkerheten kring investeringarna som skapar oro (Richet, 2019; Hooijmaaijers, 2019).

Oron grundar sig även i BRIs potential att skapa negativa konsekvenser både ekonomiska och politiska (Huang 2016). Där ibland konsekvensen av Kinas potentiella möjlighet att markant sänka priser på varor i den globala marknaden. Vilket kan uppstå då Kina får bättre tillgångar till andra marknader. Detta kan vara väldigt negativ för de länder som livnär sig på den redan etablerade marknaden men som inte längre kan konkurrera då Kina eventuellt tar över marknaden (Huang 2016). Richet (2019) anger i samband med att försöka besvara frågan om Kina köper upp världen att investeringskapaciteten som Kina besitter både skrämmer och inspirerar.

Tyskland ska vara en av de största drivkraften i EU mot stramare förhållningsregler för kinesiska investeringar. EU uttrycker att det framför allt är känslig teknologi samt viktiga industrier som man vill skydda. Hooijmaaijers B (2019) visar att osäkerheten i motiveringar bakom kinesiska investeringar gör att det ofta inte spelar någon roll om företaget är statligt ägt eller inte då det för tillfället är svårt att undersöka företags verkliga koppling till den kinesiska staten eller hur känslig teknologi kan komma att användas.

Litteraturen visar generellt att den globala synen på utländska investeringar sedan 2017 har blivit något stramare. Något som framför allt visat sig i handelskriget mellan Kina och USA. Men även i det nya regelverket *Granskning av utländska direktinvesteringar* röstat igenom av EU. Samtidigt som Kina ska ha visat ett intresse att ta på sig mer globalt ansvar och utöka sitt globala fotavtryck. COSCO Shipping Ports rapporterar i sin riskanalys från räkenskapsåret 2017 att nya politiska regelverk som skapats för att undersöka utländska direktinvesteringar är en risk som gör att framgången för företagets framtida utländska investeringar är svår att förutsäga. CM Port rapporterar vid upprepade tillfällen att de är långt från positiva till marknaden i Europa till viss del på grund av att regionens ökade handelsprotektionism men också att Brexit samt Europas lägre tillväxt troligtvis inte kommer att ha någon positiv inverkan på företaget. Det fanns inga liknande uttalanden i rapporterna från räkenskapsåret 2017. Vilket speglar ett skifte även i de två kinesiskt statligt ägda hamninvesterarna mot investeringar i Europa. Handelskrig med USA samt EU:s nya regelverk för granskning av utländska direktinvesteringar är inte något som går obemärkt förbi företagen. De är inte längre lika optimistiska för framtida investeringar i västerländsk maritim infrastruktur som de var 2017. Men detta kommer troligtvis inte stoppa företagen från att fortsätta att investera i europeisk maritim infrastruktur, dock kan det göra processen krångligare vilket i sin tur kan resultera i färre investeringar. Både COSCO Shipping Ports och CM Port står kvar vid sina globala investeringsmål där de skall fortsätta söka efter nya investeringar samt ta vara på de möjligheter som kommer deras väg.

5.1.1 Hur och varför har EU reagerat på investeringar och inflytandet från Kina?

Ett återkommande tema för reaktion från EU:s sida på ökningen av kinesiska investeringar är förordningen för *granskning av utländska direktinvesteringar*. Även Kinas största hamninvesterare COSCO Shipping Ports och CM Port antyder till det nya regelverket som ska göra det svårare för företagen att öka sin globala närvaro i deras årsrapporter från 2019. COSCO Shipping Ports (2020) skriver att stramare regelverk utomlands gällande granskning av utländska investeringar ökar osäkerheten för företagets investeringar utomlands. CM ports

ordförande talman Deng Renjie anger att det skiftande geopolitiska klimatet utomlands gör att man har svårt att se positivt på framtiden i Europa (CM Port. 2019). Något som visar kontrast mellan åren då Fu Gangfeng CM Port styrelseordförande angav i årsrapporten för 2017 (CM Port. 2018) att framtida tillväxt i den europeiska samt asiatiska marknaderna såg extra ljus ut.

I europaparlamentets och rådets förordning ((EU) 2019/452) anger europakommissionen att utländska investeringar är viktiga för EU då de både skapar jobb och främjar ekonomin och att länder konkurrerar för att locka till sig kinesiska investeringar (Richet (2019). Europakommissionen anger att förordningens syfte är att klargöra för medlemsstaterna hur granskning av utländska investeringar ska gå till då det inte tidigare funnits några gemensamma riktlinjer ((EU) 2019/452). Meningen med detta ska vara för att EU ska kunna behålla säkerhet och ordning i unionen ((EU) 2019/452). Genom att skydda känsliga samt viktiga industrier. Europaparlamentets och rådets förordning ((EU) 2019/452) presenterar även den nya möjligheten för medlemsländer att individuellt starta granskningar motiverat av nationell säkerhet i en mängd olika sektorer, däribland transport, vatten och infrastruktur.

Ett återkommande tema i litteraturen är att Kina ska ha fokuserat en stor del av sina investeringar i östeuropeiska länder vilket intresserat många artikelförfattare. I artikeln *Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth in Central and Eastern European Countries* undersöker Bal-Domanska och Hlavacek (2016) hur regionernas BNP hade förhållit sig utan utländska investeringar. Bal-Domanska och Hlavacek (2016) kom fram till att utländska investeringar och positiv tillväxt av BNP hade en direkt korrelation. Men att detta kan bero på regionernas marknader ännu ej är mättade. Vilket eventuellt senare kan leda till sämre tillväxt då samma investeringsutrymme inte längre existerar. Något som Richet (2019) även anger som ett möjligt problem är att kinesiska företag ska ersätta redan etablerade samarbeten med EU i dessa regioner som kan driva affärer ut ur Europa. I artikeln *The Attitudes of the European Union and China Towards Foreign Direct Investment: Implications for Bilateral Relations* beskriver Witkowska (2019) att klimatet kring samspel av investeringar i Kina och EU är relativt olikt, något som både Wang och Li (2020) samt Europeiska Kommissionen (2020) beskriver att genomförandet av CAI skulle leda till ett mer öppet investeringsklimat där EU-företags frihet i Kina skulle vara jämförbart med kinesiska företag har i EU.

5.1.2 Hur kan EU:s agerande komma att påverka det framtida klimatet med Kina i maritim infrastruktur?

CAI kommer troligtvis att vara en stor faktor för framtidens samspel i maritim infrastruktur mellan Kina och Europa. Wang och Li (2020) är ense med Europeiska kommissionens (2020) åsikt om avtalet när de i artikeln *The negotiation of EU–China comprehensive agreement on investment and its potential impact in the post-pandemic era* anger att om avtalet genomförs så kommer det att vara det mest omfattande avtalet som Kina har med en annan part. Detta avtal kommer att öka samarbetet mellan stormakterna och bidra till bättre relation och större öppenhet. Då enligt Europeiska kommissionen (2020) europeiska investeringar i Kina kommer att ha samma förutsättningar som kinesiska investeringar i Europa. Europeiska kommissionen (2020) anger även angående sjöfart att om avtalet genomförs så kommer Kina att tillåta europeiska företag att utan restriktion investera i landbaserad infrastruktur inom godshantering. Kina och EU ska redan vara varandras största handels samt investeringspartners (Wang & Li, 2020). Avtalet ska även vara på god väg att färdigställas, något Wang och Li (2020) skrev 2020. Dock anger de att en stor faktor till att

förhandlingarna tar sådan lång tid är de skilda åsikterna mot utländska investeringar som finns i EU, ett tema som även är tydlig i den andra litteraturen. EU-medlemmarna är långt från enade i deras åsikter om kinesiska investeringar. Richet (2019) beskriver exempelvis Tyskland som en av de drivande faktorerna till det mer stramare geopolitiska regelverket men nämner även Polen samt Ungern som länder som tidigare uttryckt en åsikt som kan tolkas att de hellre skulle se mer kinesiskt än västerländskt inflytande i deras länder. Även Witkowska (2019) som beskriver klimatet för europeiska länder som uppskattar hjälpen de gått från Kina.

Dock ska uttalanden om Kina från EU enligt Wang och Li (2020) varit mindre välkomnande där man bland annat nämnt den kinesiska staten som en systematisk rival vilket inte ska ha bidragit positivt till relationen samt förhandlingarna om CAI. Även tidigare uttalanden presenterade i arbetets teori speglar ett en alltför vänlig relation.

COSCO Shipping ports (2020) samt CM Port (2020) visade i deras årsrapporter ett stort framtida intresse i den europeiska marknaden. Dock som tidigare nämnt i diskussionen så uttrycker CM Port samt COSCO Shipping Ports en oro kring säkerheten av deras investeringar i Europa. Där de presenterar en mindre positiv syn på det skiftande geopolitiska klimatet. Dock presenterar både COSCO Shipping Ports (2020) samt CM Port (2020) ett fortsatt intresse i Europa som är en viktig del för Kina i BRI projektet (Haung, 2016). Så sannolikheten att man företagen skulle sluta investera i europeisk infrastruktur är inte så trolig. Detta tillsammans med de förhandlingarna om investeringar som bägge parter visat stort intresse för gör att samspelet i maritim infrastruktur mellan Kina och EU för stunden ser väldigt hälsosamt ut.

5.2 Metoddiskussion

Ämnet som den här rapporten behandlar kan vara politiskt laddat eftersom det framförallt behandlar ett fenomen mellan två stormakter. Det är därför viktigt att arbetet utförs ur en neutral ståndpunkt på ett så objektivt sätt som möjligt för att minska risken att få ett subjektivt resultat. Författarna valde att göra en litteraturstudie med metodkombination till viss del på grund av att det verkade vara det främsta sättet att så objektivt samt öppet som möjligt undersöka ämnet. Något som även förespråkade metoden var att det i ett tidigt stadiet av arbetsprocessen märktes att det fanns en stor mängd litteratur inom ämnet med olika ursprung som ansågs viktigt för att kunna dra slutsatser med hög validitet. Arbetet formas av de sökord, urval och analyser författarna gjort av litteraturen. Vilket gör metoden relativt öppen för kritik då läsaren ofta har samma tillgång till materialet som författarna och då med hjälp av exempelvis arbetets sökord kan upprepa samt granska arbetsprocessen. Men det finns även nackdelar med metoden. Samling samt analys av litteratur är en tidskrävande process som måste utföras mycket noggrant med en tydlig struktur för att minimera risken för låg reliabilitet.

Sökord samt frågeställning skapades därför efter att författarna bildat sig en bredare kunskap om ämnet. För att inte utelämna ämnesområden viktiga att ha med för att undersöka ämnet och dra representativa slutsatser från litteraturen. Tillvägagångssättet för insamlingen av litteratur var även fastställd innan uppsamlingen av den för att inte få ett subjektivt urval. Urvalen utfördes i två steg som beskrevs av Clarke (2006) för en initiell *skimming* av litteratur genom sökorden presenterade i Bilaga 2. Sedan den djupare analysfasen där man

noggrannare går igenom innehållet och gör urval utifrån kriterierna i avsnitt 3.2.3. Där man sedan sökt efter litteraturens teman i förhållande till relevanta ämnen beskrivna i samma avsnitt utifrån arbetets frågeställning och syfte.

Det framgick att litteraturen som berör ämnet framför allt hade ursprung från Europa samt Kina, vilket inte framstår som särskilt förvånande eftersom det är dessa områden som arbetets ämne främst är fokuserat på. Författarna anser att insamlings metoden resulterade i en bra objektiv och representativ samling av litteratur för att besvara frågeställningen och uppfylla arbetets syfte. Således har författarna strävat efter en så representativ bild av ämnet som möjligt. Vetenskaplig litteratur används i form av artiklar som är granskade och publicerade i journaler. De som tog sig vidare till resultatet uppnådde även de krav och kriterier som författarna satt ut i metodavsnittet. Tillsammans med dessa ingick även dokument som årsrapporter skapade av kinesiskt statligt ägda företag för att, spegla hur de främsta investerande företagen själva uttrycker sig om ämnet. Även EU-producerade dokument som generellt anses trovärdiga då EU i stor mån har tillgång till resurser för att producera dokument med god validitet som Denscombe (2018) beskriver statligt skapade källor anses besitta. Dock noterade författarna i ett tidigt stadie av detta arbete att politiska åsikter kan vinkla den litteratur som undersökts. Därför har det varit viktigt att detta arbetet så transparent som möjligt presenterar varför och hur man använder litteraturen, vilket presenteras i avsnitt 3.3.1 (Litteraturens användning i resultatet). Exempel på detta är hur information inte tas för faktum utan tolkas utifrån den ståndpunkten och den kontext samt syfte den är skriven. För att vara så tydlig som möjligt där arbetet besvarar frågeställningen i diskussionen är därför all information källhänvisade, detta så att läsaren enklare själv kan göra en egen bedömning.

Innan valet av litteraturstudie gjordes övervägde författarna att inkludera intervjuer i metoden, eventuellt i form av en fallstudie som bearbetar både litteratur samt intervjuer. Men detta valdes bort framförallt för att hålla arbetet så neutralt som möjligt. Författarna ansåg att man på ett mer tidseffektivt sätt kunde hålla arbetet trovärdigt genom att presentera litteratur med sammanställd information istället för information given av respondenter vars bakgrund inte alltid kanske skulle gå att presentera. Vilket i ett politiskt ämne som detta arbete behandlar är extra viktigt för att hålla en hög trovärdighet. Det ansågs skulle innebära en mycket mer tidskrävande samt komplicerad process för att få ett objektivt resultat där rapporten inte formas av åsikter. Det uppstår dock ett liknande problem med val av litteratur samt granskningen av den. Det kan vara svårt att veta bakgrund och motiv till den. Författarna har i arbetet därför strävat efter att så öppet som möjligt presenterat tillvägagångssätt för anskaffning, urval och granskning av litteraturen för att göra arbetet öppet för kritik. Även genom att presentera litteratur med olik bakgrund, för att mer objektivt kunna spegla ämnet. En möjlighet med intervjuer hade dock varit att i ett par med sakkunniga underlätta den inledande orienteringen av ämnet för att ge arbetet en tydlig riktning i ett tidigare stadie av arbetsprocessen. Vilket troligtvis hade varit en god idé eftersom författarna inte visste mycket om ämnet innan arbetet påbörjades.

6. Slutsats

Litteraturen som vi undersökt är eniga om tillståndet för samspel i maritim infrastruktur mellan Kina och Europa. Oavsett om litteraturen finansierats av Kina eller EU så är man överens om hur läget ser ut, varför det har inträffat samt vad som eventuellt kan inträffa i framtiden. Skillnad i åsikt gör sig dock märkbar, då litteraturen understryker att geopolitiska ändringa skett på grund av en ändrad global attityd framför allt i västvärlden. Som tidigare forskning nämnt är stramare regelverk som granskning av utländska investeringar från EUs sida en direkt motivering för unionen att få större kontroll över utländska investeringar. Vilket ger EU mer förhandlingskraft i det pågående avtalet med Kina.

6.1 Huvudsakliga teman i Litteraturen

CAI har en stor potential att öppna upp världens handel och investeringar, då om avtalet skrivs under kommer det att göra det exempelvis att göra det lättare för europeiska företag att investera i Kina. De kinesiska företag som denna rapport har undersökt visar upp ett stort intresse för investeringar i Europa. De anger dock att de ser pessimistiskt på de stramare geopolitiska trenden som den sista tiden varit märkbar i västvärlden. Något som är tydligt mellan årsrapporterna för 2017 samt 2019. 2019 då EU:s regelverk röstats igenom och framtiden för investeringar i EU från Kinas håll såg något mörk ut. Dock väcker det ännu inte färdigställda avtalet CAI positiva förhoppningar om samspelet mellan stormakterna. Vilket litteraturen är överens om att det skulle markant förbättra relationen mellan Kina och EU, en relation som mellan 2017 och 2019 något försämrats i samband med geopolitiska skiften i västvärlden. Politiska ledare från båda sidorna har 2020 uttryckt sin hängivelse till avtalet. Detta tillsammans med att litteraturen i detta arbete speglar en positiv förväntan för den framtida relationen mellan EU och Kina gör att framtidsprognosen för samspelet i varandras maritima infrastruktur ser positiv ut. Vilket kan resultera i en högre grad öppenhet mellan stormakterna. Trots att CM Port samt COSCO Shipping Ports uttryckt en oro för den rådande situationen 2019 anses inte att ökat samarbete och tydligare spelregler kommer att påverka utländska investeringar negativt, varken i EU eller Kina.

6.2 Rekommendationer till fortsatt arbete

Rekommendationer till fortsatt arbete är framför allt att göra en uppföljning av rådande händelser. Framför allt hur de pågående förhandlingarna av CAI som förväntas att färdigställas 2021, implementering av förordningen för granskning av utländska direktinvesteringar i EU samt hur den geopolitiska trenden ser ut i väst) har för effekt på förhållandet mellan EU och Kina samt hur det speglar sig i de utländska investeringarna.

Källförteckning

Bal-Domanska B., Hlavacek P. (2016). Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth in Central and Eastern European Countries. *Engineering economics*, 27(3).
<https://doi.org/10.5755/j01.ee.27.3.3914>

Batybal, A. (2020). China makes it incredibly hard for foreign businesses to operate – but they stay because the money is just too good. *The Conversation*.
<https://theconversation.com/china-makes-it-incredibly-hard-for-foreign-businesses-to-operate-but-they-stay-because-the-money-is-just-too-good-147546>

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology* 3(2), 77-101. <http://dx.doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>

China COSCO Shipping Corporation Limited. (u.å). *Group Profile*.
<http://en.coscoshipping.com/col/col6918/index.html>

China Merchants Group. (u.å). *Introduction*.
https://www.cmhk.com/main/a/2016/a26/a30448_30530.shtml

China Merchants Port Holding Company Limited. (2018). *Annual Report 2017*.
<http://www.cmpport.com.hk/UpFiles/bpic/2018-04/20180426042934273.pdf>

China Merchants Port Holding Company Limited. (2020). *Annual Report 2019*.
<http://www.cmpport.com.hk/UpFiles/bpic/2020-04/20200428043431195.pdf>

COSCO Shipping Ports Limited Holding Co. (2018). *Annual Report 2017*.
<https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2017/ar2017.pdf>

COSCO Shipping Ports Limited Holding Co. (2020). *Annual Report 2019*.
<https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2019/ar2019.pdf>

Denscombe, M. (2018) *Forskningshandboken För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskapen*. Studentlitteratur AB.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen. *Europeiska Unionens Officiella Tidning*, L0791. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN>

European commission. (2018). *Commission welcomes agreement on foreign investment screening framework*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_6467

European Commission. (2019a). *COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE EU Following up on the Commission Communication "Welcoming Foreign Direct Investment while Protecting Essential Interests" of 13 September 2017*. https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2019/march/tradoc_157724.pdf

European commission. (2019b). *EU-China - A strategic outlook*.
<https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>

European commission. (2020). *EU and China reach agreement in principle on investment*.

<https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2233>

Europeiska kommissionen. (2020). *Key elements of the EU-China Comprehensive Agreement on investment*.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_20_2542/IP_20_2542_EN.pdf

Federal Foreign Office. (2018). *Speech by Foreign Minister Sigmar Gabriel at the Munich Security Conference*. <https://www.auswaertiges-amt.de/en/newsroom/news/rede-muenchner-sicherheitskonferenz/1602662>

G. A. Bowen. (2009). Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal* 9(2), 27-40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>

Hooijmaaijers, B. (2019). Blackening Skies for Chinese Investment in the EU?. *J OF CHIN POLIT SCI* 24, 451–470. <https://doi.org/10.1007/s11366-019-09611-4>

Huo, W., Chen, P., Zhang, W., Li, K. (2019). International port investment of Chinese port-related companies. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 11(5). <http://dx.doi.org/10.1504/IJSTL.2019.10022864>

Kakissis, J. (2018) Chinese Firms Now Hold Stakes In Over A Dozen European Ports. *NPR*. <https://www.npr.org/2018/10/09/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports?t=1611137018674>

Karlstads Universitet. (2019). *Vad Är En litteraturstudie?*. https://kau.instructure.com/courses/4924/files/247322?module_item_id=80770

Lindsten, B. (2017). Kinesiska miljardprojektet kan bli verklighet i Sverige. *Expressen*. <https://www.expressen.se/gt/kinesiska-miljardprojektet-kan-bli-verklighet-i-sverige/>

Liu, Z., Schindler, S., Liu, W. (2020). Demystifying Chinese overseas investment in infrastructure: Port development, the Belt and Road Initiative and regional development. *Journal of Transport Geography*, 87. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102812>

MarketLine. (2020a). *Company Profile COSCO Shipping ports Ltd*. <https://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=e65d9063-7e94-44ef-be42-33aa9bb497fe%40sdc-v-sessmgr01>

MarketLine. (2020b). *Company Profile China Merchants Port Holding Co Ltd*. <https://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=6&sid=e65d9063-7e94-44ef-be42-33aa9bb497fe%40sdc-v-sessmgr01>

OECD. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>

OECD. (u.å). *Ocean shipping and shipbuilding*. <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/>

Putten, F-P van der. (2019). *European seaports and Chinese strategic influence: The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands*. (Clingendael).

https://www.clingendael.org/sites/default/files/2019-12/Report_European_ports_and_Chinese_influence_December_2019.pdf

Regeringskansliet. (2014). Sanktioner. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/utrikes-och-sakerhetspolitik/sanktioner/>

Stockholms hamnar. (2021). *Containerterminal Stockholm Norvik*.

<https://www.stockholmshamnar.se/stockholm-norvik/containerterminal/>

UNCTAD. (u.å). *Review of maritime transport*. <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>

Wang, L., Li Y. (2020) The negotiation of EU–China comprehensive agreement on investment and its potential impact in the post-pandemic era, *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 18:4, 365-372. <https://doi.org/10.1080/14765284.2020.1855846>

Witkowska, J. (2019). The Attitudes of the European Union and China Towards Foreign Direct Investment: Implications for Bilateral Relations. *Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe*, 22(3), 83-98. <https://doi.org/10.2478/cer-2019-0024>

X. Richet (2019). Geographical and Strategic Factors in Chinese Foreign Direct Investment in Europe. *Asian Economic Papers* (2019) 18 (2): 102–119. https://doi.org/10.1162/asep_a_00700

Y. Haung. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review* 40(2016), 314-321. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>

BILAGOR

Bilaga.1

Sökväg för kunskap inom ämnet

Inledningsvis användes nedan databaser för att få en bättre koll på ämnet: (Google) (Chalmers library), (scholar.google), (ec.europa), (Web of science).

Med följande sökbegrepp:

“Foreign investment europe”, “Foreign investment european ports”, “Foreign influence in european infrastructure”, “Foreign influence in european ports”, “Ownership european ports”, “Chinese influence europe”, “Chinese investments europe”, “Chinese influence in european ports”, “Chinese influence in european infrastructure”, “Belt and road initiative”, “Norvik hamn terminal”, “Kina lysekil”.

Med informationen som ovan fraser gav kunde en djupare informationssökning göras. Med djupare förståelse för ämnet utfördes vidare sökning med följande sökbegrepp:

“Cosco annual report 2017”, “Cosco annual report 2019”, “China merchants port annual report 2017”, “China merchants port annual report 2019”, “Qingdao ports annual report 2017”, “Qingdao ports annual report 2019”, “COSCO company profile”, “China Merchants port company profile”, “Qingdao company profile”, “Screening foreign investment”, “Impact of foreign screening investment”, “foreign investment screening mechanism”, “Handelsavtal Kina EU”, “EU China Comprehensive Agreement on Investment”, “Foreign direct investment”, “Review of maritime transport 2020”

Bilaga.2

Sökväg för litteratur till resultatet

Denna bilaga innehåller Tabell 1 som visar sökvägen för all den litteratur som anskaffades för användning till resultatet.

Tabell 1

Denna tabell visar sökvägen för källor till resultatet ur första analysfasen numrerade i den ordning de anskaffades 1-28. Litteraturen som slutligen användes till resultatet är de med nummer: 1, 2, 3, 4, 9, 11, 15, 16, 19, 24, 26, 27, 28.

1. COSCO Shipping Ports Limited Holding Co. (2020). Annual Report 2019. https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2019/ar2019.pdf
Sökmotor: Google
Sökord: COSCO Shipping Ports annual report 2019
Sökträffar: 499000
2. COSCO Shipping Ports Limited Holding Co. (2018). Annual Report 2017. https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2017/ar2017.pdf
Sökmotor: Google
Sökord: COSCO Shipping Ports annual report 2019
Sökträffar: 463000
3. China Merchants Port Holding Company Limited. (2020). Annual Report 2019. http://www.cmport.com.hk/UpFiles/bpic/2020-04/20200428043431195.pdf
Sökmotor: Google
Sökord: China merchants port annual report 2019
Sökträffar: 4450000
4. China Merchants Port Holding Company Limited. (2018). Annual Report 2017. http://www.cmport.com.hk/UpFiles/bpic/2018-04/20180426042934273.pdf
Sökmotor: Google
Sökord: China merchants port annual report 2017
Sökträffar: 4490000
5. Qingdao Port International CO., LTD. Annual report 2017 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0409/lt20180409015.pdf
Sökmotor: Google
Sökord: Qingdao Port Annual report 2017
Sökträffar: 451000
6. Qingdao Port International CO., LTD. Annual report 2019

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0423/2020042301083.pdf
Sökmotor: Google
Sökord: Qingdao Port Annual report 2019
Sökträffar: 423000
7. MarketLine 2020, Company Profile COSCO Shipping International
Sökmotor: Chalmers Library
Sökord: cosco shipping ports company profile
Sökträffar: 661
8. MarketLine 2020, Company profile China Merchant Port holdings Co Ltd.
Sökmotor: Chalmers Library
Sökord: Company profile China merchant port
Sökträffar: 8616
9. Haung. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. China Economic Review 40(2016), 314-321. https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007
Sökmotor: Chalmers library
Sökord: China's Belt and road initiative motivation
Sökträffar: 29089
10. Hussain, J. Zhou, K. Guo, S. Khan, A. (2020) Investment risk and natural resource potential in "Belt & Road Initiative" countries: A multi-criteria decision-making approach https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.137981
Sökmotor: Chalmers bibliotek
Sökord: risk belt & road initiative
Sökträffar: 79680
11. X. Richet (2019). Geographical and Strategic Factors in Chinese Foreign Direct Investment in Europe. Asian Economic Papers (2019) 18 (2): 102–119. https://doi.org/10.1162/asep_a_00700
Sökmotor: Chalmers Library
Sökord: Foreign direct investment Europe
Sökträffar: 489141
12. Europeiska kommissionen Commission welcomes agreement on foreign investment screening framework https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_6467
Sökmotor: Google
Sökord: EU China Comprehensive Agreement on Investment

Sökträffar:73330000
13. Collier, A. China Buys the World: Analyzing China's Overseas Investments. https://ebookcentral.proquest.com/lib/chalmers/detail.action?docID=5275430
Sökmotor: Hittades via artikeln: demystifying chinese overseas investment
14. McLaughling, M. (2020) Defining a State-Owned Enterprise in International Investment Agreements https://doi.org/10.1093/icsidreview/siz011
Sökmotor: Chalmers Library
Sökord: Foreign direct investment Europe
Sökträffar: 1466221
15 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen. Europeiska Unionens Officiella Tidning, L0791. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN
Sökmotor: google
Sökord: Foreign direct investment Europe
Sökträffar:15400000
16. European Commission. (2019). COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE EU Following up on the Commission Communication "Welcoming Foreign Direct Investment while Protecting Essential Interests" of 13 September 2017. https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2019/march/tradoc_157724.pdf
Sökmotor: google
Sökord: Foreign direct investment Europe (samma som som källa 11. gick via samma hemsida.)
Sökträffar:15400000
14. UNCTAD (2020) Review of maritime transport 2020 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
Sökmotor: google
Sökord: Review of maritime transport 2020
Sökträffar:23600000
18. Meunier, S. (2014) Divide and conquer? China and the cacophony of foreign investment rules in the EU https://doi.org/10.1080/13501763.2014.912145
Sökmotor: Chalmers bibliotek
Sökord: foreign investment rules eu
Sökträffar:384400
19. Europeiska kommissionen. (2020). Key elements of the EU-China Comprehensive

Agreement on investment. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_20_2542/IP_20_2542_EN.pdf
Sökmotor: google
Sökord: EU-China comprehensive agreement
Sökträffar:108000000
20.Ghauri, P., Oxelheim, L. EU–China and the non-transparent race for inward FDI https://doi.org/10.1016/j.asieco.2008.04.001
Sökmotor: Chalmers bibliotek
Sökord: eu china FDI
Sökträffar: 37859
21. Li, K., Zhang, W., Chen, S., Huo, W (2019) International port investment of Chinese port-related companies http://dx.doi.org/10.1504/IJSTL.2019.10022864
Sökmotor: Chalmers bibliotek
Sökord: international port investments china
Sökträffar:232504
22. Albuлесcu, C. (2015) Do Foreign Direct and Portfolio Investments Affect Long-term Economic Growth in Central and Eastern Europe? https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)00539-0
Sökmotor:chalmers bibliotek
Sökord:foreign direct investments affect
Sökträffar:476379
23. Globerman, S., Shapiro, D. (1999) The impact of government policies on foreign direct investment: The Canadian experience https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490081
Sökmotor:chalmers bibliotek
Sökord:The impact of foreign direct investment
Sökträffar: 683519
24. Witkowska, J. (2019). The Attitudes of the European Union and China Towards Foreign Direct Investment: Implications for Bilateral Relations. Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe, 22(3), 83-98. https://doi.org/10.2478/cer-2019-0024
Sökmotor: Chalmers Library
Sökord: China eu comprehensive agreement
Sökträffar:12250050
25. Konings, J. (2003) The effects of foreign direct investment on domestic firms - Evidence from firm-level panel data in emerging economies http://dx.doi.org/10.1111/1468-0351.00091

<i>Sökmotor: chalmers bibliotek</i>
<i>Sökord: The effects of foreign direct investment in europe</i>
<i>Sökträffar: 377603</i>
26. Liming Wang & Yuan Li (2020) The negotiation of EU–China comprehensive agreement on investment and its potential impact in the post-pandemic era, Journal of Chinese Economic and Business Studies, 18:4, 365-372. https://doi.org/10.1080/14765284.2020.1855846
<i>Sökmotor: Chalmers Library</i>
<i>Sökord: China eu comprehensive agreement</i>
<i>Sökträffar: 12250050</i>
<i>(Samma som 14)</i>
27. Hooijmaaijers, B. (2019). Blackening Skies for Chinese Investment in the EU?. J OF CHIN POLIT SCI 24, 451–470. https://doi.org/10.1007/s11366-019-09611-4
<i>Sökmotor: Chalmers Library</i>
<i>Sökord: chinese investments in eu</i>
<i>Sökträffar: 147047</i>
28 Bal-Domanska B., Hlavacek P. (2016). Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth in Central and Eastern European Countries. Engineering economics, 27(3). https://doi.org/10.5755/j01.ee.27.3.3914
<i>Sökmotor: Chalmers Library</i>
<i>Sökord: impact of foreign direct investment in europe</i>
<i>Sökträffar: 384400</i>

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2021
www.chalmers.se



CHALMERS