

Arbeidsnotat nr. 56/03

**Bilindustrien i Kina:
Utvikling og utsikter i lys av WTO-avtalen**

av

Halfdan Otto Torpe

SNF prosjekt 1300

”Globale, regionale og nasjonale rammebetingelser for produktivitet og verdiskapning”

Prosjektet er finansiert av Norges forskningsråd og
Norges Rederiforbund

SIØS – Senter for internasjonal økonomi og skipsfart

SAMFUNNS- OG NÆRINGSLIVSFORSKNING AS
BERGEN, DESEMBER 2003
ISSN 1503 - 2140

© Dette eksemplar er fremstilt etter avtale
med KOPINOR, Stenergate 1, 0050 Oslo.
Ytterligere eksemplarfremstilling uten avtale
og i strid med åndsverkloven er straffbart
og kan medføre erstatningsansvar.

SIØS – SENTER FOR INTERNASJONAL ØKONOMI OG SKIPSFART

SIØS - Senter for internasjonal økonomi og skipsfart - er et felles senter for Norges Handelshøyskole (NHH) og Samfunns- og næringslivsforskning AS (SNF), med ansvar for undervisning, fri forskning, oppdragsforskning og forskningsformidling innen områdene skipsfartsøkonomi og internasjonal økonomi.

Internasjonal økonomi

SIØS arbeider med alle typer spørsmål knyttet til internasjonal økonomi og skipsfart, og har særskilt kompetanse på områdene internasjonal realøkonomi (handel, faktorbevegelser, økonomisk integrasjon og næringspolitikk), internasjonal makroøkonomi og internasjonal skattepolitikk. Forskingen ved senteret har i den senere tid vært dominert av prosjekter som har til hensikt å bidra til økt innsikt i globale, strukturelle problemer og virkninger av regional økonomisk integrasjon. Videre deltar man også aktivt i prosjekter som omhandler offentlig økonomi, nærings- og konkurransepolitikk.

Internasjonal transport

Et annet sentralt arbeidsområde for SIØS er internasjonal transport. På dette feltet har studier av konkurranseforholdet mellom ulike transportbærere i Europa og mulighetene for økt bruk av sjøtransport for å avlaste det landbaserte transportnettverket på kontinentet stått sentralt.

Maritim forskning

SIØS ser det som sin oppgave å være et bindeledd mellom den maritime næring og forskningsmiljøet ved SNF og NHH, og har gjennomført en serie prosjekter finansiert av Norges Rederiforbund, direkte rettet inn mot rederier og andre maritime bedrifter. Denne typen prosjekter har blant annet studert norske rederiers multinasjonale virksomhet, skipsbygging i Nord-Europa, og konkurransen i fergemarkedene.

Kompetansebase

SIØS' kompetansebase består av forskere ved SNF, assosierte medarbeidere ved NHH og LOS (UiB), samt ledende internasjonale økonomer som er knyttet til senteret gjennom langsiktige forbindelser. I løpet av de siste årene har man ved SIØS fått frem fem doktorgrader innen internasjonal økonomi og skipsfart, og staben inkluderer for tiden doktorgradsstipendiater.

Nettverk

Senteret er involvert i flere større EU-prosjekter, og samarbeider med sentrale forsknings- og utdanningsinstitusjoner over hele Europa. Spesielt nær kontakt har man til London School of Economics, University of Glasgow, Graduate Institute of International Studies, Geneve og The Research Institute of Industrial Economics (IUI), Stockholm. Den vitenskapelige staben ved SIØS deltar i flere internasjonale forskningsnettverk, og har vært blant de fremste i Europa til å ta initiativ til dannelse av nettverk.

Bilindustrien i Kina – utvikling og utsikter i lys av WTO-avtalen

av
Halfdan Otto Torpe

Sammendrag

Denne siviløkonomutredningen er et bransjestudium av bilindustrien i Kina. Viktige emner er WTO-avtalens betydning for bilindustrien og myndighetenes sterke kontroll med industrien i Kina. Kina er et interessant marked med stort potensiale. I tillegg har landet god tilgang på rimelig arbeidskraft. Gjennom å se på den historiske utviklingen og sammenligne Kina med Mexico, som har vært gjennom en lignende utvikling i bilindustrien, prøver utredningen å si noe om mulige utsikter for den kinesiske bilindustrien. WTO-avtalen danner grunnlag for mer handel i bilsektoren. Sterk vekst i bruk av kjøretøyer er et problem og en utfordring for Kina. Handel og transport gir muligheter for internasjonale aktører, og for økt velstandsutvikling i Kina.

**NORGES HANDELSHØYSKOLE
Bergen, 2003**

**Utredning i fordypnings-/spesialfagsområdet: Økonomisk analyse (ECA)
Veileder: Førsteamanuensis Kjetil Bjorvatn**

Denne utredningen er gjennomført som et ledd i siviløkonomutdanningen ved Norges Handelshøyskole og godkjent som sådan. Godkjenningen innebærer ikke at høyskolen innestår for de metoder som er anvendt, de resultater som er fremkommet eller de konklusjoner som er trukket i arbeidet.

Forord

Arbeidet med denne siviløkonomutredningen ble utført ved Norges Handelshøyskole i perioden mars til juli 2003. Utredningen er en del av SIØS-prosjektet "Globale, regionale og nasjonale rammebetingelser for produktivitet og verdiskapning".

Takk til min veileder førsteamanuensis Kjetil Bjorvatn for god veiledning og oppfølging, samt inspirasjon til arbeidet.

Takker også alle som har vært til hjelp i arbeidet, gitt meg råd og støtte på veien og lest korrektur på manuset.

Arbeidet med denne utredningen har vært interessant og lærerikt, og jeg har fått benytte teori og kunnskap tilegnet gjennom fire år på siviløkonomstudiet. Jeg har også lært mye om en industri og et land som i utgangspunktet var mindre kjent.

Takk til NHH for å stille nødvendige ressurser til disposisjon, og til studenter og kjente i Bergen for et trivelig miljø.

Bergen, juli 2003

Halfdan Otto Torpe

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	1
1 Innledning.....	2
1.1 Utgangspunkt.....	2
1.2 Problemformulering	2
1.3 Inndeling.....	2
1.4 Begrensninger.....	3
2 WTO og Kina	4
2.1 Historie og bestemmelser.....	4
2.1.1 Regler som fortsatt gjelder:	6
2.1.2 Regler som fases ut:	7
2.2 Betydningen av WTO avtalen.....	8
3 Politikk for bilindustrien	10
3.1 En oversikt	10
3.2 Planer for bildele- og komponentindustrien	11
3.3 Planer for bilindustrien	13
3.3.1 Markedsutsikter:	13
3.3.2 Statlige målsettinger	13
3.4 Politisk skift	14
4 Situasjonen i bilindustrien	16
4.1 Oversikt.....	16
4.2 Produsenter	17
4.3 Produksjon og etterspørsel.....	19
4.3.1 Statistikk.....	20
5 Problemer og utfordringer.....	22
5.1 Eksterne virkninger og miljø	23
5.2 Energibruk.....	25
5.3 Infrastruktur	25
6 FDI og bilindustrien	27
7 Erfaringer fra Mexico.....	29
7.1 Bilindustri og politikk i Mexico	29
7.2 Mexico vs Kina	31
8 Konklusjon	35
Referanseliste	37
Appendix A	38
Appendix B.....	41

1 Innledning

1.1 Utgangspunkt

Denne utredningen er en del av SIOS-prosjektet ”Kina: Det nye vekstmirakelet i Asia”, ledet av Kjetil Bjorvatn. Prosjektet tar sikte på å beskrive og analysere den økonomiske utviklingen i Kina, med vekt på veksten i handels- og transportpotensialet til og fra landet.

På verdensbasis er kjøretøyer en av de viktigste handelsvarene, og behovet for skipsfrakt i denne handelen er betydelig. I 2001 ble det på verdensbasis eksportert biler for 564560 millioner dollar, noe som utgjorde 9,4% av den totale varehandelen (WTO 2002). Den globale kjøretøyindustrien har nå fokus på Kina både med tanke på stort innenlandsk og regionalt marked, samt på lavere lønnskostnader. Med tanke på handel er det interessant om bilindustrien i Kina først og fremst blir rettet mot å dekke innenlandsk etterspørsel, eller om Kina har potensiale til å bli produksjonsbase for regionen, og på lenger sikt, resten av verden.

Bilindustrien i Kina har merket seg ut både på grunn av den raske utviklingen i industrien og de potensialer som ligger i det kinesiske og asiatiske markedet. Kinas nylige medlemskap i WTO er også et interessant aspekt når det gjelder utviklingen i kinesisk industri samt fremtidige strømmer i verdenshandelen.

1.2 Problemformulering

Med utgangspunkt i det valgte temaet har jeg valgt følgende problemstilling:

Hva er situasjonen i kinesisk bilindustri, hvordan har industrien utviklet seg, hva er myndighetenes rolle, og hva vil WTO-medlemskapet bety for bilindustrien de neste ti årene?

1.3 Inndeling

Med utgangspunkt i denne problemstillingen ser jeg på ulike deler av bilindustrien og på industripolitikk. Utredningen tar først for seg WTO-avtalen generelt og vilkårene for bilindustrien spesielt. Videre har jeg lagt vekt på myndighetenes politiske planer samt situasjonen i industrien i dag basert på et historisk perspektiv. Dette for å forstå hvordan industrien har utviklet seg og hvilke rammevilkår som legges på den fra myndighetenes side. Neste del tar for seg generelle miljøutfordringer og de spesifikke problemene som Kina står

ovenfor med bakgrunn i sin demografiske, økonomiske og politiske situasjon. FDI (Foreign Direct Investment) har hatt en viktig rolle i industriutbyggingen og er derfor drøftet i kapittel seks. Til slutt sammenligner jeg Kina med Mexico, som har gjennomgått en lignende transformasjonsprosess gjennom endring av industripolitikk og medlemskap i handelssamarbeid.

1.4 Begrensninger

Oppgaven er avgrenset til å gjelde bilindustrien og politikk som vedkommer denne. Jeg har ikke gjort noe forsøk på å sammenligne bilindustrien med andre industrier i Kina, men prøver å sette den kinesiske bilindustrien inn i en internasjonal sammenheng. Vurderinger av utviklingen er gjort på bakgrunn av all informasjon jeg har gått igjennom i forbindelse med denne oppgaven. Historiske data er presentert med så stor nøyaktighet som mulig, med forbehold om unøyaktighet i kildematerialet eller ved gjengivelse.

2 WTO og Kina

2.1 Historie og bestemmelser

Grunnlaget for Kinas medlemskap i WTO er lagt gjennom forhandlinger og arbeid med å klarlegge vilkår og unntak for Kina. Kina startet samtaler med GATT i 1986, men samtalen hadde små bevegelser de første årene. Det endelige forslaget for forhandlinger om Kinas medlemskap ble lagt frem i 1999. Hoveddokumentet for forhandlingene i WTO er utarbeidet av arbeidsgruppen for Kinas opptak i WTO (WT/ACC/CHN/49 av 1.oktober 2001). Dette dokumentet diskuterer generelle plikter og rettigheter, samt spesielle forhold og utfordringer knyttet til Kina. Områder hvor Kinas økonomi og økonomiske politikk avviker fra det ønskelige er kartlagt, og det diskuteres i hvilken grad unntak kan gjelde for Kina, og når disse eventuelt skal oppheves. Dette dokumentet er siden supplert med oppdateringer og endringer. Den endelige avtalen forligger som "ACCESSION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA" (WT/L/432) og ble vedtatt 10. oktober 2001.

Bilindustrien kommer inn under generelle betingelser som ligger på industri og økonomiske soner, i tillegg til betingelser som gjelder spesifikt for produksjon av kjøretøy (biler, transportkjøretøy, motorsykler) og deler til kjøretøy. Kina har forpliktet seg til å følge alle vilkår som følger av et WTO-medlemskap ved signering av avtalen, men visse unntak og overgangsregler finnes i appendix til avtalen.

WTO-avtalen innebærer krav til et enhetlig handelssystem, samt enhetlige regler og tariffier i et land. Nasjonale og utenlandske selskaper skal behandles likt og stilles overfor like konkurransevilkår. Vide handelsrettigheter er ikke lenger knyttet til sektor. Bruk av import-/eksportlisenser og ikke-økonomiske barrierer skal reduseres. Det samme gjelder priskontroll. Medlemsland må også varsle WTO ved enhver bruk av subsidier. De ulike vilkårene vil bli tatt opp utover i utredningen og diskutert i forhold til Kinas situasjon

Under følger noen viktige punkter i avtalen som omhandler bilindustrien i Kina og i hvilken grad dette endrer konkurransevilkårene for bilindustrien når det gjelder investeringer, skatter og avgifter, og eksport-/importprivilegier etter inntreden i WTO.

Punkt 196 i avtalen presiserer hva Kina må gjøre i forhold til regelverket og inngripen i kjøretøyindustrien:

”(c) Automobiles and Parts

–Unify its laws, regulations and standards applied to domestic and imported automobiles and parts.

–Formulate, publish and implement laws and regulations, standards and implementing regulations to establish a transparent system under which all the laws and regulations would be applied so as to accord imported products treatment no less favourable than that accorded to like products of national origin.”

Kina har hatt sterke statlige reguleringer av industrien gjennom regler for eierskap og finansiering, kvoter og toll på import/eksport, samt direkte subsidier til industri som går med underskudd eller befinner seg i spesielle økonomiske soner, eller oppfyller andre vilkår som gir rett til støtte. Myndighetene i Kina har bl.a. ikke tillatt statlige virksomheter å gå konkurs, og det har vært vanskelig for bedrifter å ansette og si opp arbeidskraft etter egne preferanser. I tillegg har landet vært preget av regionale interessekonflikter og mangel på et enhetlig nasjonalt regelverk.

De fleste inngrep i bilindustrien fases gradvis ut som en følge av WTO-avtalen og i hovedsak skal alle spesialordninger være avvirket, og tolltariffer nedjustert til maksimum 25% for personbiler innen 2006 og til gjennomsnittlig ca 10% for andre kjøretøy innen 2006. Etter den tid skal statlige og private og utenlandske interesser behandles likt og stå overfor de samme vilkår. Fortsatt vil Kina ha rett til å sette toll og avgifter i henhold til WTO-reglementet, men vilkårene vil altså bli de samme for alle produsenter og regioner.

Tabell 2.1

Tollsatsar frem til 2006

	2002	2003	2004	2005	2006	07/2006
Kjøretøy under 3000cc	43.8 %	38.2 %	34.2 %	30,0 %	28,0 %	25,0 %
Kjøretøy over 3000cc	50.7 %	43,0 %	37.6 %	30,0 %	28,0 %	25,0 %

Myndighetene har også spesifikt gitt uttrykk for at det ikke vil eksistere noen spesielle tollsatsar for import av "Complete Knock Down"-sett (delesett for montering, heretter forkortet med CKD), eller for semi-CKD sett. Dette innebærer at tollsatsen for disse vil være lik som for all annen import av deler og komponenter, altså ikke større enn 10%. Med så lave tollsatsar og frafallende krav om lokalisering står produsentene friere til å velge deler som tilfredsstillende kvalitetskravene enten de kommer fra produksjon i Kina eller importeres.

WTO-avtalens reguleringer av tolltariffer og avgifter gjør det enklere for utenlandske interessenter å investere og konkurrere på det kinesiske marked og i eksportmarkedet. Reduksjonen av tollavgift på kjøretøy fører til at importen blir mer konkurransedyktig, og at bilindustrien i andre land vil dra nytte av økt eksport til Kina.

2.1.1 Regler som fortsatt gjelder:

Som nevnt vil Kina fortsatt ha endel statlige virkemiddel for å påvirke industrien. Regler som ikke er satt opp til å fases ut med det første er fordelaktig beskatning av nye utenlandske etableringer/investeringer i Kina som har et tidsperspektiv på over 10 år. Her er det nullskatt de første 2 årene, og halv skatt i år 3 og 4. Dette gjelder altså fra og med første år med overskudd i bedriften. Uten dette vil det vært lite å hente da mange nyetableringer går med underskudd i oppstartsfasen. På denne måten stimulerer altså kinesiske myndigheter til utenlandske investeringer.

Det gjelder også visse gunstige skattevilkår for utenlandske investeringer i industri som lokaliserer seg i disse økonomiske og teknologiske utviklingsområdene: Dalian, Qinhuangdao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Lianyungang, Nantong, Ningbo, Fuzhou, Guangzhou, Zhanjiang,

Shanghai (Minhang, Hongqiao, Caohejing), Beihai, Shenyang, Wenzhou, Harbin, Changchun, Hangzhou, Wuhan, Chongqing, Wuhu, Xiaoshan, Huizhou, Nansha, Kunshan, Rongqiao, Weihai, Yingkou, Dongshan (Kart: Appendix A)

Det er også etter opptaket i WTO mulighet for kinesiske myndigheter å gi skattelettelser til bedrifter og industri i katastroferammede områder, og til bedrifter som tilbyr arbeidsplasser i et område med mye arbeidsledighet. Disse reglene gjelder før og etter WTO og det er ikke satt noen tidsfrist på oppheving av disse.

2.1.2 Regler som fases ut:

- Subsidier fra sentrale myndigheter til visse statlige eide foretak som går med underskudd.
- Subsidier fra lokale myndigheter til visse statlige eide foretak som går med underskudd.
- Fordelaktige tariffen basert på innholdet av deler produsert lokalt i Kina. (Bilprodusenter som holder kravene til nivå av kinesiskproduserte deler står ovenfor gunstigere avgifter enn de som ikke klarer dette).
- Favorisering av kjøretøyprodusenter ved tildeling av lån og utenlandsk valuta basert på eksportresultat for å stimulere til økt eksport.
- Importkvoter på kjøretøy.
- Eksportreguleringer og -subsidier.
- Forbud mot import av kjøretøy for utenlandske selskaper. Importrettighetene innvilges innen 3 år etter avtaleinngåelse.
- Finansieringsrestriksjoner for bilkjøp. Ubegrenset tilgang til å finansiere privat bilkjøp også for utenlandske selskaper som ikke driver bankvirksomhet etter avtaleinngåelse.

2.2 Betydningen av WTO avtalen

Kinas inntreden i WTO-samarbeidet betyr at Kina fra avtaleinngåelse i større og større grad deltar i internasjonal handel på linje med andre medlemsland. Utviklingen som har foregått de siste 10-20 årene mot en mer sosial markedsbasert økonomi, er nå inne i sin viktigste fase med integrasjon mot internasjonale markeder. Størrelsen på Kinas økonomi gjør at dette er av stor betydning både for Kina og alle handelspartnere. Med nedbygging av tollbarrierer og handelshindringer får verdensøkonomien tilgang til verdens største marked, målt i antall innbyggere. Kina er også i sterk vekst økonomisk og er derfor et meget interessant område for handelsvirksomhet.

For bilindustrien betyr WTO-avtalen i første omgang at eksporten til Kina kommer inn under vanlige betingelser. Med bortfall av 80-100% importtoll på biler, før avtalen, vil sannsynligvis etterspørselen etter importerte biler øke. Etterspørselen etter biler i Kina er liten i vestlig målestokk, men den er i sterk vekst. En liten prosentandel økning i bilsalget innebærer store volum. Signaler i markedet tyder på at etterspørselen etter biler, spesielt japanske og europeiske, er høy. Frem mot avtaleinngåelse har salget av biler gått litt ned noe som kan tyde på at kundene utsetter bilkjøpet noen år for å få tilgang til nye modeller. (Harwit E., 2001)

Medlemskapet i WTO gjør det også enklere og mer oversiktlig på produksjonssiden, da statlige reguleringer og støtteordninger til statlige bedrifter blir faset ut etter hvert. Internasjonale bilprodusenter er allerede etablert i Kina i samarbeid med kinesiske bedrifter, og markedsutviklingen i landet skulle tilsi at satsningen vil øke med de nye vilkårene. Det som blir interessant å se er i hvilken grad bilproduksjonen i Kina hovedsaklig blir konsentrert om å dekke etterspørselen i det kinesiske markedet, eller om produksjonen i Kina etter hvert vil overta for produksjon i andre land, og dermed økt eksport fra Kina.

Det som kjennetegner land og regioner med verdensledende bilproduksjon og teknologi som USA, EU, Japan og Canada er at de er ledende både på import og eksport av kjøretøy. EU er ledende eksportør og importør av kjøretøy og relaterte produkter med hhv. verdi på ca 270 og 230 mrd. dollar i 2001. (WTO 2002). I Kina er derimot eksporten fra bilindustrien marginal og utgjør ca 8% av importen. Også et land som Mexico, som har utviklet bilindustri i

samarbeid med utenlandske selskaper de siste tiårene, har en lignende sammenheng mellom import og eksport som EU, USA, Japan og Canada. Det er selvsagt mange årsaker til dette som forskjeller i arbeidsstokken, teknologisk utvikling og kvalitet på produkt, nasjonalinntekt og frie handelssamarbeid, men dersom Kina fortsetter utviklingen av bilindustrien til et fullverdig substitutt når det gjelder kvalitet, og samtidig klarer å holde på og styrke sine komparative fortrinn som billig arbeidskraft selv om kunnskapsnivået øker, kan WTO avtalen føre til lignende resultater i Kina.

Først og fremst betyr WTO-avtalen at forhenværende tollbeskyttelse og favorisering av kinesisk bilindustri er på vei bort, og at industrien, når overgangsfasen er over, i større grad får merke konsekvensene av internasjonal handel og konkurranse. Utenlandske bedrifter som er etablert og som vurderer etablering må avveie fordeler og ulemper mellom lokal produksjon og eksport. Statlige bedrifter får en ny virkelighet å forholde seg til, nemlig den harde og brutale virkeligheten i det kapitalistiske system hvor effektivitet og kostnadsbesparelse er eneste sjanse til å lykkes, samtidig som kvalitetsnivået er udiskutabelt.

”China has never been an easy place to do business. It has always been tough, and it is going to continue to be tough”
(U.S embassy`s commercial section i 1987, fra Mann J.)

3 Politikk for bilindustrien

3.1 En oversikt

De kinesiske myndigheter har tradisjonelt sett hatt et veldig sterkt grep på industrien i landet og har lagt retningslinjene for den økonomiske utviklingen på godt og vondt. Den industrielle utviklingen har blitt lagt opp av partikongressen gjennom vedtak av 5-årsplaner som beskriver målsetting for vekst og metode for å oppnå denne på ulike områder.

Det siste tiåret har planene vært preget av en gradvis tilpassing til en sosialistisk markedsøkonomi med tanke på en integrasjon med verdensøkonomien generelt. Åpne dører-politikken har de facto vært en realitet siden Deng Xioping tok makten i 1977-78, men politiske problemer, indre motsetninger i partiet og tilbakefall har ført til at en reell åpning ikke var en realitet før på 90-tallet. Stor intern stridighet i partiet om utvikling og markedsliberalisme har sendt varierende signaler både til befolkningen og til utenlandske næringsinteresser. Dette gav store forventninger og høy optimisme på første halvdel av 80-tallet, som siden ble erstattet med frykt og et urolig klima (Mann J., 1997). De politiske urolighetene nådde sitt høydepunkt under studentopprøret i Beijing 1989, hvor verdens øyne var rettet mot Kina og landets styrkedemonstrasjon for å opprettholde sin politiske kontroll.

Fra den gang har klimaet gradvis forbedret seg både politisk og økonomisk, og myndighetene har fortsatt kursen som ble påbegynt tidlig på 80-tallet. Samtidig med søknad om WTO-medlemskap har det vært viktig for kinesiske myndigheter å bygge opp og klargjøre en selvstendig og sterk bilindustri som kan konkurrere på markedsvilkår. Etter at kulturforskjeller, finansielle problemer (mangel på utenlandsk valuta), et tungrodd og tvetydig kinesisk byråkrati og andre problemer som oppstod det første tiåret med tilpassning mellom Kina og utenlandske bedrifter ble redusert, var det utover på 90-tallet mer forutsigbarhet for bilindustrien og andre industrier.

Det var under den fjortende nasjonale folke-kongressen at staten/partiet vedtok å gå over til markedsbasert økonomi, og innså at en bevisst statlig satsning på industrien måtte til for å få en konkurransedyktig kinesisk industri. For å transformere den ubetydelige bilindustrien som bestod av spredte investeringer, liten produksjonsskala og lavt teknologisk nivå, innførte staten en politisk plan for kjøretøyindustrien (Industrial Policy for Automotive Industry). Planen skulle samle og bygge opp bilindustrien til et nytt nivå hvor den ville utgjøre en viktig grunnpilar i den kinesiske økonomien.

Gjennom målbevisst satsning på finansiering og samling av industrien har myndighetene oppnådd en gjennomsnittlig årlig vekst på ca 15% fra 1991 til 2001 (Hvor veksten i verden var på 1,5%). Grunnlaget ble også lagt gjennom fokus på komponentindustrien og heving av det teknologiske nivået. Store beløp har blitt kanalisert inn i industrien fra statlige og private midler, samtidig som fordelaktige resultatorienterte betingelser har utviklet sterke hjørnesteinsbedrifter i bransjen, helt i tråd med politisk målsetting

I det følgende ser jeg på den 10. femårs-planen som gjelder fra 2001 til 2005 for bilindustrien, samt hvordan staten har styrt utviklingen det siste tiåret gjennom den 8. og 9. femårs-planen som angav retning for hvor bilindustrien skulle være i dag.

3.2 Planer for bildele- og komponentindustrien

Målet for komponentindustrien i den 10. femårs-planen er at total produksjon skal utgjøre ca. 25% av den totale bilindustrien. Med bilindustri menes her personbiler, lastebiler, motorsykler, bildeler m.m. Den gjennomsnittlige arbeidskraftproduktiviteten for ledende foretak skal nå RMB 200 000 pr. person (renminbi, den kinesisk myntenhet), og for de største selskapene RMB 400 000 pr. person innen 2005. Renminibi veksles 02.07.03 for 115 mot 100 NOK.

Myndighetene ønsker en sterk deleindustri med foretak av en slik størrelse at man utnytter skalafordeler i produksjonen, og i tillegg skal det bygges opp en base av deleindustri som har fokus på høy grad av spesialisering og generalisering med sikte på god avkastning. All produksjon rettes mot både innenlandsk behov og verdensmarkedet. Det settes mål for eksport og innenlandsk salg, og i tillegg er oppbyggingen av kompetanse en viktig faktor. For endel viktige deler skal de tre største produsentene ha 80% av markedsdelene. På denne måten

ønsker myndighetene å konsolidere markedet og utnytte skalafordeler i produksjonen samtidig som det sikres tilgang til viktige deler og komponenter i den kinesiske bilindustrien. Et av de største problemene for bilindustrien og myndighetene har vært mangelen på kvalitetskomponenter i Kina noe som førte til stor import av deler og dermed mangel på utenlandsk valuta.

Innen 2005 skal utviklingskapasiteten styrkes gjennom å bygge opp utviklingscenter for utvikling av nøkkelementer i bilproduksjon. Ledende komponentforetak må bygge opp sine forskningsavdelinger, og 8-10 foretaksgrupper av mindre produsenter skal bygge ut og styrke felles eller egen produktutviklingskapasitet. Målet her er at 15-20% av utvikling skal skje gjennom felles innenlandske prosjekter, og at 30-40% skal skje gjennom innenlandske, individuelle utviklingsprosjekter.

Gjennom disse tiltakene håper myndigheten å heve kvaliteten i den kinesiske komponentindustrien til et nivå som gjør den konkurransedyktig i forhold til utenlandske foretak, og fokuserer altså på de produktene som gir størst margin. Lavteknologiske produkter hvor konkurransen er stor og fortjenesten liten prioriteres ikke. Innen 2005 skal sikkerhet og miljøkonsekvenser settes i fokus slik at kinesiskproduserte deler holder mål opp mot europeisk og amerikansk standard. Samtidig skal kostnadene reduseres med 20%. Dette er nødvendig for at ikke kinesisk industri skal bli utkonkurrert av importerte komponenter. Gjennom planen og kvalitetssikring er målet 40% av delene skal være produsert lokalt når nye modeller settes i produksjon, og over 60-70% av delene skal være lokalt produsert når produksjonen av ledende bilmodeller når produksjonsmålet. Innen 2005 skal eksporten utgjøre 20% av totalt delesalg (I 1999 var den 8%).

Kinesiske myndigheter legger altså konkrete planer og spesifikke mål for styrkingen av den kinesiske deleindustrien. Denne er naturlig nok et viktig grunnlag for utvikling og vekst i motorindustrien. Det er imponerende å se hvor målbevisst myndighetene planlegger og legger til rette for en konsolidering og effektivisering av komponentindustrien. Den nye markedstenkningen synliggjøres gjennom satsningen på de store og beste bedriftene, på teknologisk utvikling hvor man nå skal konstruere og ikke bare duplisere, og et fokus på de produktene som gir best avkastning (dvs. gå bort fra produksjon av lavteknologiske deler og komponenter hvor profitten er liten).

3.3 Planer for bilindustrien

3.3.1 Markedsutsikter:

Etterspørselen etter biler i Kina har vært sterkt voksende de siste årene, og utsiktene fremover viser et betydelig behov for enten økt import eller økt produksjonskapasitet på det kinesiske markedet. I myndighetenes 5-års plan forutsettes det at biler gradvis i større grad vil bli etterspurt av vanlige familier, og at dette vil bli drivkraften i etterspørselen etter kjøretøy. Hovedsaklig vil rimelige og økonomiske biler være det produktet som øker mest fremover, mens middels dyre og dyre biler vil ha en mer stabil utvikling. Utviklingen baserer seg i stor grad på den sterke økonomiske utviklingen Kina har hatt. Over 400 millioner mennesker bor i tettbygde og sentraliserte strøk på østkysten hvor den økonomiske veksten og konsumet øker sterkest.

3.3.2 Statlige målsettinger

Det forventes en produksjon på ca 1 100 000 biler i 2005. Dette vil i stor grad dekke etterspørselen i markedet og mulig noe eksport. Produksjonen av motorsykler vil forøvrig nå 13 000 000 enheter, hvor 15-20% eksporteres. Motorsykkelinindustrien står sterkt, og dekker viktige transportbehov i befolkningen. Staten forventer at det dannes 2-3 store bilprodusenter, med en viss internasjonal konkurransevne, som skal dekke 70% av det innenlandske markedet og litt eksport. Store produsenter vil kunne dekke den økende etterspørselandsdelen etter rimelige biler, og disse kan oppnå skalafordeler i produksjonen.

Avgiftsnivået skal reduseres, og skatter og avgifter på kjøp av motorkjøretøy skal reduseres. Det skal utarbeides felles standarder og avgifter som fjerner regionale forskjeller og gjør markedet mer oversiktlig. På denne måten skal det bli både rimeligere og enklere å kjøpe bil i Kina. Spesielt skal avgiften på rimelige og økonomiske biler reduseres for å vri forbruket over på disse. Avgift på drivstoff blir innført. Dette er nok et tiltak for å begrense bruken med tanke på fremtidige miljøproblemer som følge av overforbruk av bil. Ved utgangen av femårsplanen trer WTO-avtalen inn for fullt med lave importavgifter, og myndighetene ønsker å innen den tid ha en konkurransedyktig innenlandsk bilindustri.

Gjennom etablering av felles lovverk og tekniske standarder i tråd med markedsøkonomi vil myndighetene kunne sette klare retningslinjer for industrien, samt regulere markedstilgangen. Dette skaper sikkerhet og forutsigbarhet for etterspørersiden. Standarder for utslipp og energisparing skal etableres, og godkjenningssystem skal sørge for kontroll med produktene som blir lansert på markedet. Kinesiske myndigheter ønsker også å støtte og utvikle de store kinesiske bedriftene med alle mulige hjelpemidler for å dyrke frem en sterk og selvstendig bilindustri.

3.4 Politisk skift

Siden åpningen av Kina mot utenlandske investeringer og interesser har myndighetenes hensikt vært å styrke og bygge opp kinesisk industri. I starten var målet for myndighetene å få tilgang til teknologi fra vesten som kunne heve standarden i bilindustrien opp fra 50-60-tallsnivå, som var et resultat av samarbeidet med Sovjetunionen, kanskje spesielt med tanke på militære formål og utstyrsoppgradering. Det var ikke snakk om en snarlig fri markedstilpassing, heller om begrensede nødvendige kommersielle tiltak for å oppgradere det teknologiske nivået.

De første virksomhetene som etablerte joint ventures opplevde lite av fordelene med et stort marked og lave kostnader. Arbeidskraften i Kina er billig relativt sett, men det hjelper lite når kompetanse mangler, og man ikke får dra nytte av produksjonskapasitet og stordriftsfordeler (Mann, J. 1997). Hovedsaklig var Kina ute etter å tilegne seg teknologi og kunnskap som senere kunne brukes for å bygge sin egen industri, og pionerene oppdaget raskt at det ble dyrt å produsere i Kina.

Etter hvert viste det seg at manglende kompetanse har gjort Kina avhengig av utenlandske bedrifter frem til i dag. Både bil- og deleindustrien var svært lite effektiv med små, spredte produsenter som leverte varer av dårlig kvalitet. Dette førte til at delene i stor grad ble importert i starten og at bilene bare ble montert i Kina (CKD) og ikke gav de ringvirkningene som myndighetene ønsket. Derimot krevde importen av deler store mengder utenlandsk valuta som var vanskelig å skaffe siden eksporten av produktene likevel var av for dårlig kvalitet i verdenssammenheng (Mann, J. 1997).

De siste tjue årene har en gjensidig satsning på utvikling av bilindustrien gjennom investeringer i bilproduksjon og deleproduksjon vært nødvendig for å oppnå et tilfredsstillende utgangspunkt. Bilindustrien i Kina er fortsatt et stykke fra internasjonalt nivå, og eksport er et fraværende fenomen på grunn av kvaliteten. Østeuropeiske bilprodusenter hadde lenge et meget dårlig rykte i vesten, og dette vil nok også være Kinas problem i en tid fremover når eksport blir et tema i kinesisk bilindustri.

På tross av prøving og feiling har nå Kina likevel stablet på beina en bilindustri med et volum og med en kvalitet som vekker oppmerksomhet. Nivået på industrien i dag er hovedsaklig et resultat av målbevisst, statlig satsning på industriutvikling og internasjonale bilprodusenters iver etter å satse på Kina og vilje til å dele teknologi med Kina gjennom felleseide statsforetak. Myndighetene har gjennom de siste tiårene vært i en gradvis endringsprosess og tilpasset seg de utfordringer de har stått ovenfor, men selv om myndighetene har tilpasset seg, lagt mye til rette for industriutviklingen og strukket seg lang i markedstilpasning, har de fortsatt sterk kontroll over innenlandske og utenlandske interesser.

4 Situasjonen i bilindustrien

4.1 Oversikt

Dagens bilindustri i Kina er preget av noen få store selskaper som står for størstedelen av produksjonen. I tillegg er det mange mindre produsenter av biler og utstyr som har veldig lav produksjon, og disse blir nedprioritert og er nesten ubetydelige. Det er de store foretakenes glanstid i Kina, og myndighetene subsidierer og støtter disse i sin kamp for å dyrke frem bilindustrien til å bli en av de 4 hovedpilarene for den økonomiske utviklingen.

De fleste aktørene på det kinesiske markedet er statsforetak som har sterk tilknytning til myndighetene. I den grad utenlandske bilprodusenter har etablert seg i Kina har joint venture med statsforetak vært den eneste mulige løsningen for å få tilgang til markedet på lik linje med alle. Både amerikanske, europeiske og asiatiske bilgiganter har etablert joint venture-selskaper med de statlige bilprodusentene. Fordelene for Kina er at de får tilgang på avansert bilteknologi og kapital fra utlandet. Selskapene som går inn drar fordel av eksisterende produksjonsanlegg og ikke minst god markedstilgang på grunn av samarbeidet med statsforetakene.

På grunn av de betydelige tollbarrierene frem til 2001, som gradvis blir nedjustert frem mot 2006, har de utenlandske bedrifter som var tidlig ute og etablerte joint ventures i Kina hatt en stor fordel. Tollbarrierene ble oppjustert til 260% på biler på midten av 80-tallet, og ble først nedjustert mot årtusenskiftet til 80-100%. Det nye og lite utviklede bilmarkedet har gjort det mulig å produsere gamle vestlige modeller uten, eller med små forandringer og selge disse med en høy markup siden markedet er beskyttet fra import.

Den mest vellykkede satsningen så langt har VW stått for. Fra de involverte seg i Kina i 1985 og frem til i dag har de kunnet selge 70-tallsmodellen Santana nesten uten endringer kontinuerlig i 15 år, og har etablert seg som en dominerende aktør. Santana har frem til i dag vært den mest solgte privatbilen i Kina. På 90-tallet og spesielt de siste årene kom flere store

utenlandske bilprodusenter i gang med produksjon, og det er tvilsomt om VW eller andre kan oppleve en slik beskyttet markedsdominans videre fremover.

4.2 Produsenter

Det kinesiske markedet preges som nevnt av joint ventures mellom de kinesiske statlige bedriftene og utenlandske bilprodusenter. De 3 store selskapene som myndighetene satser på skal bli giganter både i kinesisk og verdenssammenheng er First Auto Works (FAW), Dongfeng (DMC) og Shanghai Automotive Industry Group (SAIC), og disse skal etter planene stå for 70-80% av bilproduksjonen i samarbeid med utenlandske aktører. I år 2000 var foredlingen av markedsandeler slik:

Tabell 4.1

Joint venture	Lokal partner	Utenlandsk partner	Etablert	Markeds andel
Shanghai-Volkswagen	Shanghai Automotive Industry Group (SAIC)	Volkswagen	1985	35,6
FAW-VW	First Auto Works (FAW)	Volkswagen	1985	17,8
TAIC	Tianjin Automotive Industry Group (TAIC)	Daihatsu, Toyota	1987	14,9
Dongfeng-Citroen	Dongfeng Motor	Citroen	1992	8,9
Chang`an Suzuki	Chang`an Automobile	Suzuki	1993	8,9
Shanghai GM	SAIC	General Motors	1998	5,0
Guangzhou Honda	Guangzhou Auto Group	Honda	1998	4,9
Beijing Jeep	Beijing Automotive Industry Group	Daimler-Chrysler	1984	1,0
				97,0

(Kilde: Gao, Paul / China Automotive Industry Yearbook)

Som vi ser fra tabell 4.1 så utgjør joint ventures foretakene 97% av markedet, mens 20 mindre produsenter har 3 % av markedet.

Utvalget av biltyper og modeller har bedret seg veldig de siste årene, men det viser seg at de modellene/produsentene som var tidlig ute på det kinesiske markedet er de som har hatt størst suksess når det gjelder volum i produksjon og salg. Volkswagen var det andre av vestlige selskap som etablerte seg, og er nå markedsleder på personbiler med tre av de topp fire mest produserte og solgte bilene. American Motors (AMC), som historisk sett var pionerselskapet i Kina, har ikke i samme grad klart å utnytte fordelene av å være først, men det skyldes nok også andre faktorer, som at AMC hovedsaklig gikk inn i jeepnisjen og sider ved selskapsstruktur og avtaler. Det er ikke alltid de som utforsker nye markeder først som gjør det best på sikt. AMC sitt joint venture eventyr kan man se resultatet av i nederste del av tabellen med lave tall for jeepene BJ2020, BJ2021 og Cherokee. Tabell 4.2 viser en oversikt over produksjon og salg av de ulike bilmodellene i 2002.

Tabell 4.2

Produksjon og salg etter modell 2002

Modell	Produksjon	Salg
	Totalt volum 2002	Totalt volum 2002
Santana	178555	193780
Jetta	106210	121128
Xiali	86990	93828
Passat	70091	78794
Chang'an Impala	67846	65018
Buick	54695	54981
Bora	52444	51610
Cherry(Seat-Toledo)	50398	50155
Alto	50147	48823
Fukang	47460	53183
Accord	45075	45209
Nissan-blue bird	38897	41060
Audi A6	33041	34962
POLO	30239	28521
Hongqi	30165	26634
SRV	30157	28990
Sail/Corse	26771	26792
Haoqing	26136	25891
Nanya/Fiat	24032	23673
Yueda	20080	20754
Flyer	16500	16941

HAFEI	14577	11270
Geely	14078	14078
Odyssey	13949	13942
China	8890	8816
Picasso	4927	3509
BJ2021	4515	4451
Exploiter	3751	3190
BJ2020	3087	3331
Yunque Subaru	1831	1775
Cherokee	1450	1230
SUM	1156984	1196319

(Kilde: www.cacauto.com)

4.3 Produksjon og etterspørsel

Bilindustrien i Kina har dratt fordel av beskyttelse fra utenlandske marked samt subsidier og gunstige vilkår. Denne stimulansen til industrien er vel hovedårsaken til at den har opplevd en årlig vekst på rundt 15% gjennom hele 90-tallet i motsetning til andre land og regioner som opplever en stagnasjon og enda til en tilbakegang i bilindustrien.

Mens markedene i Amerika og Europa er mettet med modeller og tilbud, og er preget av høy grad av differensiering og fortjeneste i ettersalg-leddet, er det kinesiske markedet i oppstartsfasen og preget av problemer med varierende kvalitet, manglende infrastruktur og lite satsing på ettersalg. Med ettersalg menes her service og utstyrssalg som utgjør en større del av fortjenesten i utviklede markeder.

Etterspørselen i Kina var i 2000 på rundt 600 000 personbiler ut av et totalt salg av motorkjøretøy på over 2,1 millioner. Denne etterspørselen ble nesten dekket med innenlandsk produksjon. I tillegg kom import av biler. Kina har alltid importert mer enn landet har eksportert når det gjelder kjøretøy, men dette kan fort forandre seg. De fleste bilprodusentene kaster seg nå på vogna og investerer i Kina. Toyota, Honda, Nissan, Hyundai, Ford og Volkswagen har alle annonsert investering i produksjonskapasitet i løpet av 2002-2003, enten det gjelder investering i nye fabrikker eller utvidelse av eksisterende fasiliteter for utvide kapasiteten.

Som sitatet fra People`s Daily (s. 14), indikerer er prognosene for fremtidig etterspørsel meget positive i Kina. Men slike uttalelser og analyser må vurderes ut i fra kildenes politiske

tilknytning. Myndighetene som kontrollerer bilindustrien gjennom sin majoritetsandel i alle joint venture selskapene har alltid brukt markedspotensialet i Kina som en magnet på utenlandske bedrifter og utenlandsk kapital. Statsavisen har tidligere blitt brukt i propagandahensyn når det gjelder å skape et visst inntrykk av Kina, og historisk sett skyr ikke myndighetene noen midler når det gjelder å tiltrekke seg kapital og teknologi fra utlandet.

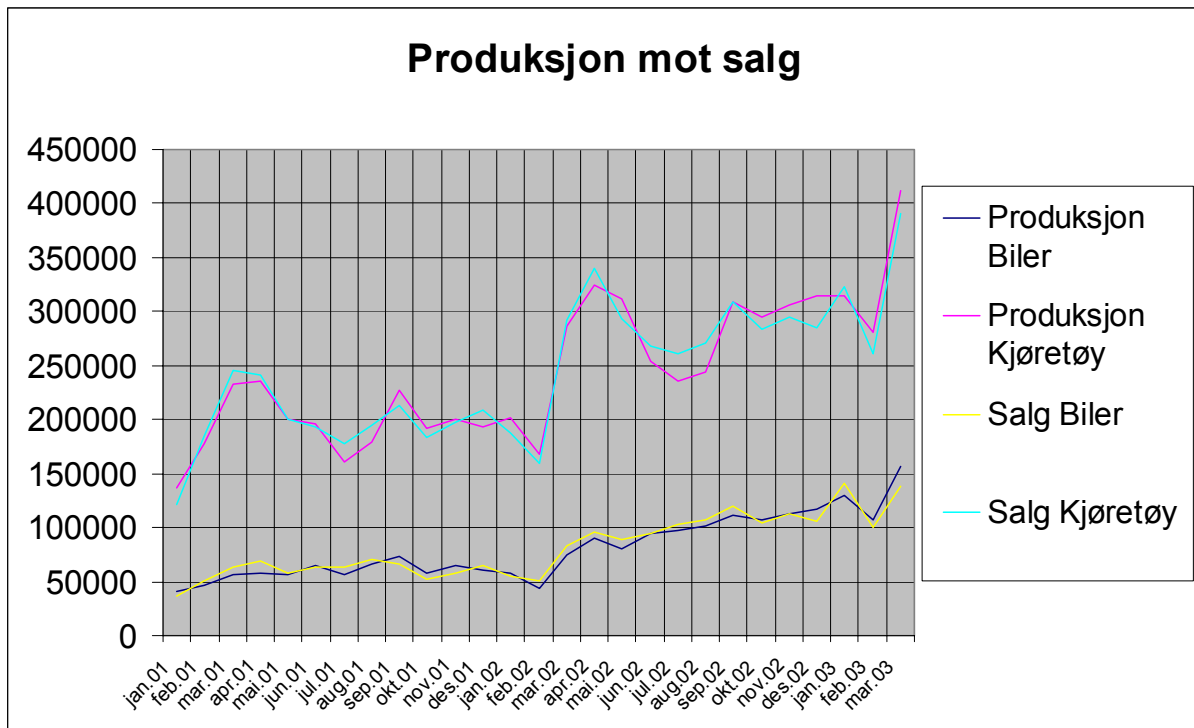
Men når det er sagt, er dagens utvikling med WTO-medlemskap og statlig aksept for markedsøkonomiske prinsipper et godt utgangspunkt for betydelig vekst både i bilindustrien og andre industrier. Dersom vekstprognosene bare slår til med halv styrke har myndighetene en enorm utfordring når det gjelder infrastrukturen som i sin tur danner grunnlaget for ekspansjon i etterspørselen. Dersom Kina ikke klarer å løse utfordringene som økt trafikk skaper når det gjelder veier og miljø vil 150 millioner solgte enheter de neste 15 årene være en illusjon. Utfordringene som bilindustrien og Kina står ovenfor vil bli diskutert mer utfyllende senere.

4.3.1 Statistikk

Ny statistikk viser at produksjonen av biler i Kina var over 1,1 millioner enheter i 2002. På to år, fra 2000 til 2002, har man sett nesten en dobling av produksjon og salg av biler, og dette er nok en konsekvens av sterk utvidelse av produksjonskapasiteten i kjølvannet av WTO-avtalen. Fra figur 4.1 ser vi at produksjon og salg følger hverandre veldig tett, noe som kjennetegner en relativt ny industri i et land hvor etterspørselen tidligere har vært regulert bl.a. gjennom lavt lønnsnivå samt kjøps- og kredittrestriksjoner.

Produksjon av biler og salg av biler har en økende andel av den totale kjøretøyproduksjonen, samtidig som industrien er i ferd med å overgå de fleste prognoser for vekst. Myndighetene regnet med en produksjon på 1,1 millioner biler i 2005 i den tiende 5-årsplanen for industrien. Dette er allerede oppnådd i 2002, og på tross av tendenser til en global økonomisk avmetning ser det ut til at bilindustrien i Kina vil fortsette å vokse sterkt, selv om man kan forvente en reduksjon i vekstraten. Det skal noe til å opprettholde så sterk vekst over lang tid. Kina er et stort og uforutsigbart marked med tidligere strenge etterspørselsreguleringer fra statlig hold og myndighetene kan raskt regulere industrien igjen dersom det skulle bli nødvendig.

Figur 4.1



Import- og eksportoversikt (Appendix B) viser at Kina er nettoimportør av biler og andre kjøretøy. Eksporten av biler er tilnærmet ubetydelig og utgjør ca 1000 enheter for 2002 (16,75 millioner dollar), mens total eksport av motorkjøretøy utgjør ca 53308 enheter (261 millioner dollar). Importen er økende som følge av tillempinger til WTO-avtalen, og i 2002 ble det importert 127386 motorkjøretøy (i overkant av 3 mrd. USD), hvor av 70373 enheter var biler til en verdi av ca 1614 millioner USD. Dette viser at Kinas import av biler er langt større enn eksporten, og at andelen av biler i kjøretøyeksporten utgjør ubetydelige 6,4 % målt i verdi mens andelen biler i importen av motorkjøretøy utgjør vel 51% målt i verdi.

“To pursue the goals of energy conservation and environmental quality, the Chinese government should employ vehicle performance standards on emissions, fuel economy, durability, and safety.” (Personal cars and China)

5 Problemer og utfordringer

Den eksplosive veksten i bruk av motorkjøretøy i Kina har konsekvenser som går ut over de rent økonomiske problemene og fordelene som kommer fra veksten i industrien. Kina har gått fra å være et lavutviklingsland hvor transportbehovene hovedsaklig har blitt dekket gjennom bruk av sykkel og noen millioner offentlige kjøretøy til transport, industri og militærhensyn, til å bli et avansert utviklingsland hvor flere og flere har mulighet til å anskaffe bil til privat bruk. I 1999 var det ca 15 millioner kjøretøy totalt på veiene, hvorav ca 6 millioner var passasjerbiler, og veksten har fortsatt å være høy siden da. Undersøkelser viser at utbredelsen av kjøretøy er sterkt forklart av veksten i inntekt (NRC, 2003). Kina har helt fra 1980 hatt en årlig vekst på 10-15%.

Økningen i antallet kjøretøy har en rekke konsekvenser for landet og befolkningen. De mest umiddelbare virkningene av bruk av motorkjøretøy er økning av trafikk, energiforbruk og forurensing. Økt trafikk medfører press på veier og infrastruktur og krever en stadig oppgradering og nye investeringer i veinettet. Teknologien i kinesiske biler er relativt dårlig og størstedelen av kjøretøyene er basert på teknologi fra 70- og 80-årene, altså før europeiske og amerikanske standarder og miljøpress medførte redusert energiforbruk og miljøutslipp.

Siden den økonomiske veksten har sitt utgangspunkt i de sterkt befolkede og industrialiserte delene av Kina på østkysten med høy folketetthet er det her problemene med høy biltetthet først har dukket opp. Dagens situasjon er preget av høy luftforurensing og trafikkproblemer som stadig øker. Myndighetene har erkjent mange av problemstillingene som den raske veksten har medført, og har i de siste planene lagt opp retningslinjer og politiske vedtak som skal begrense skadevirkningene og problemene.

5.1 Eksterne virkninger og miljø

Eksterne virkninger er konsekvenser av en handling hvor den som utfører handlingen ikke blir stilt til ansvar for konsekvensene som handlingen medfører. I økonomiske termer er eksterne virkninger de bieffektene av en beslutning eller aktivitet hvor kostnaden som blir påført samfunnet ikke belastes beslutningstaker. Følgelig vil samfunnsøkonomisk lønnsomhet ofte avvike fra bedriftsøkonomisk lønnsomhet, og vi får en interessekonflikt mellom enkeltinteresser og samfunnsinteresser. (Hagen, K. P. 2000).

En av de viktigste eksterne virkninger som diskuteres i dag er miljøvirkninger og forurensing. I bilindustrien er forurensing et biprodukt i både produksjon og bruk av produktet. Hovedsaklig dreier miljøkonsekvensene seg om utslipp skadelige gasser som CO₂, NO_x og SO₂. Den gamle teknologien som finnes i biler og kjøretøy på det kinesiske markedet er beregnet til å medføre 2,5 til 7,5 ganger så høye utslipp av hydrokarbon, 2 til 7 ganger som mye N₂O, og 6 til 12 ganger så mye karbonmonoksid enn utenlandske kjøretøy (World Resources Institute). Dette er urovekkende høye utslippstall for et land som er i ferd med å motoriseres for fullt. Utslippsstatistikken viser også at nivåene av utslipp i Beijing og Shanghai og andre kinesiske byer er blant de høyeste i verden. Dette er signaler som myndighetene må ta alvorlig, og som de nå ser ut til å reagere på.

Etter hvert som biltettheten øker i Kina har problemene blitt merkbare i de folketette områdene på østkysten. For selv om Kina er et enormt land hvor biltettheten totalt sett er ubetydelig, så har konsentrasjonen i det store byene nådd et nivå som gir sterke utslag i lokal forurensing. Kostnadene som følger av økt trafikk inkluderer økte kostnader ved helseforsikring, økt sykehusbruk, slitasje og skade på infrastruktur og eiendom og bruk av land. Disse kostnadene kommer som et direkte resultat av ulykker, støy, klimaendring og eksosutslipp (Gan, L. 2001).

Nye standarder for utslipp og teknologi vil forhåpentligvis forbedre utslippsnivåene på hvert enkelt kjøretøy, men med den enorme veksten i kjøretøy må miljøstandarden på bilene heves raskt dersom man skal tøyse forurensingsøkningen. De fleste biler i Kina følger Euro I standarden, men produksjonen foregår nå hovedsaklig på Euro II nivå. Innen 2010 håper myndigheten å kunne være på Euro IV nivå som nå er i emning i Europa, og deretter holde seg på internasjonalt nivå. Blyholdige drivstoff ble forøvrig forbudt i hele Kina i juli 2000, og

visse kjøretøy har blitt pålagt byttet ut p.g.a. enorme utslipp (40 000 Dafa minivans). Denne kostnaden ble i stor grad påført private interesser (taxisjåfører og selskaper).

På grunn av den spesielle situasjonen i kinesisk bilindustri med høye importtariffer og en beskyttet bilindustri med liten konkurranse, har det vært lite fokus på utvikling av miljøteknologien. Men siden midten av 1990-tallet har konkurransen økt med flere aktører som etablerer seg i markedet. I dette tilfellet gir markedskreftene og konkurranse en positiv effekt gjennom at konkurranse om kundene medfører høyere krav til produktene fra kjøperne. Dette er nok hovedårsakene til at miljøteknologien i nye biler nå nærmer seg europeisk 90-talls nivå. I tillegg er krav fra myndighetene av stor betydning siden produsentene er avhengige av myndighetenes gunst.

Tiltakene som nå settes i gang gir likevel bare moderate miljøgevinster, og kan ikke holde igjen for den sterke veksten i totale utslipp. Dersom bilparken i Kina når tilsvarende nivå som andre land de kan sammenlignes med, vil utslippene og energibruken være katastrofale for landet målt i samfunnsøkonomiske termer. Helt nye motorer som går på elektrisitet, naturgass eller hydrogen er den eneste løsningen for å et bærekraftig miljø i Kina. Myndighetene har siden tidlig på 90-tallet satset på å styrke utdannings- og forskningsinstitusjonene for å fremskynde dette arbeidet, men det har enda ikke kommet noen konkrete løsninger av dette. Mye av alternativ energi forskningen er fortsatt på et tidlig stadium i internasjonal sammenheng.

Virkemidlene som myndighetene har til rådighet for å regulere skadelige miljøvirkninger er reguleringer av industri og forbruk, samt stimulering av industri og forbruk for å vri denne/dette i en gunstig retning. Så langt har myndigheten brukt litt av alle virkemidler, godt hjulpet av det faktum at bilindustrien i Kina i dag er på vei ut av sine "barne-faser" mot å tilpasse seg voksenlivet i en internasjonal konkurransesituasjon. Utvikling i industri og etterspørsel er det magre bidraget som markedsøkonomien kan gi til en mer miljøvennlig utvikling. Vi ser også tydelig at bilene som produseres i Kina i dag i hurtig tempo nærmer seg verdensmarkedsstandard både på sikkerhet og utslipp. Myndighetene har også brukt reguleringer og pålagt industrien standarder, som forbudet mot bruk av blyholdig drivstoff, samt satt andre utslippsstandarder. På forbrukersiden prøver myndighetene å stimulere bilkjøperne til å velge miljøriktige biler gjennom gunstig beskatning av miljøvennlige biler. De siste 5 årene har nok stimuleringen av bilkjøperne gått på bekostning av nytenkning når

det gjelder offentlig transport som også er et viktig politisk virkemiddel for å begrense privat trafikk.

5.2 Energibruk

I tillegg til miljøkonsekvensen gir bilforbruket en annen konkret ulempe og utfordring for Kina. Dagens bilpark er preget av ineffektiv energibruk som påfører privatpersoner og samfunnet ekstrakostnader for dyr energi. Dersom Kina fortsetter trenden mot et internasjonalt nivå på biltettheten står både Kina og resten av verden ovenfor et energiproblem. I dag bruker kinesere ca 8% av amerikanske energiforbruk pr. capita, og 15% av japansk og tysk energibruk (NRC 2003). Med sviktende innenlandske oljeressurser og gradvis større forbruk er utsiktene dårlige for Kinas handelsbalanse. Allerede i dag er Kina nettoimportør av olje, og i 2001 var verdien av oljeimporten på ca 17 mrd dollar (WTO 2002).

I 2000 var etterspørselen etter olje i Kina på 4,5 mbd (million barrels pr day) tilsvarende 220 mmt (millioner metriske tonn). Utsiktene tilsier et behov på 270-310 mmt olje per år i 2010. Dette vil gi et oljeunderskudd på 105-110 mmt som da må importeres. Høyere oljepris kan bli en vedvarende situasjon etter hvert som Kina øker sin import av olje for å drive en stadig økende bilpark. Det er derfor tilsynelatende sterke både økonomiske og miljømessige interesser av å enten begrense den sterke ekspansjonen i bilbruken, eller å substituere lite forurensende og energieffektiv teknologi med billigere og renere energi.

5.3 Infrastruktur

Et annet problem som følge av biltettheten på Kinas østkyst er presset på veisystemet. Områder benyttet til veier er 30-50% i store amerikanske byer, mens veiene i Beijing kun opptar 13-15% av arealet. Hvert år er vekstraten i veiutbyggingen ca 3%, mens veksten i bruken motorkjøretøy er 12% og veksten i bruken av passasjerbiler er 25% (Gan, L. 2001). Disse tallene tilsier at køer og trafikkproblemer er et stort og voksende problem i byer som Beijing. Køer og opphopninger av trafikk er igjen en faktor som øker miljøproblemene.

Kina har på mange måter kommet inn i en ond sirkel hvor trafikkaos krever nye veier, nye veier og bedre infrastruktur gjør det mer attraktivt å kjøpe bil, dette reduserer behovet for offentlig transport og denne blir dårligere slik at flere kjøper bil og trafikkproblemene oppstår på nytt. Dette er også erfart i mange vestlige land. Byggingen av nye veier fortrenger offentlig transport og syklistene siden privatbilene blir prioritert i Kina. Privatbilene tar stadig over en større del av transportetterspørselen og fortrenger samtidig andre transportmidler.

Kina står foran enorme utfordringer når det gjelder investeringer i og organisering av veiutbygging for å holde følge med etterspørselen. I den grad myndigheten bygger ut veinettet øker de samtidig etterspørselen og miljøbelastningen, så utviklingen i bruk av personlige kjøretøy er på flere måter avhengig av statens holdning til utviklingen. Folketettheten og plassmangelen i byene kan også medføre så stort press at biler må forbys i sentrumsområder og at offentlig transport må prioriteres.

“Foreign direct investment in China is expected to reach US\$100 billion in every year of the 11th Five-Year Plan period (2006-10), experts said Wednesday.” (People’s Daily 02.01.2003)

6 FDI og bilindustrien

Økonomier som er under utvikling, slik som den kinesiske økonomien, har ofte behov for eller ekstra nytte av tilførsel av kapital for å oppnå rask vekst. Behovet for og virkningen av FDI varierer fra land til land med ulike utgangspunkt. Kina har de siste 20 årene vært gjenstand for stor oppmerksomhet fra utenlandske kapitalinteresser og har i varierende grad tiltrukket seg kapital. Staten har vært en aktiv pådriver for å få inn utenlandske aktører og kapital. For noen land er kapital underordnet, og det er mangel på og behov for utenlandsk teknologi og kunnskap som er den viktigste pådriveren for å få inn utenlandske aktører. Kina har hatt nytte av tilstrømmingen av kapital, men pådriveren for å åpne opp den økonomiske politikken var først og fremst å få tilgang til vestlig teknologi raskt og med minst mulig kostnad.

Fra 1979 til 1995 var samlet verdi på FDI-kontrakter 394,5 milliarder USD, mens investeringer faktisk utført beløp seg til ca 135 milliarder USD. Størrelsen på FDI i Kina nærmest eksploderte første halvdel av 90-tallet. Hele 80-tallet var preget av investeringer på 2-7 mrd. USD, mens tallet alt i 1992 vokste til 58 mrd. og videre til 111 mrd. i 1993. Dette var også rekordåret i perioden 1979-1995. (Mann, J. 1997). Etter 1993 gikk investeringene noe ned, og ble jevnt over lavere som følge av Asia-krisen og generell økonomisk tilbakegang i verdensøkonomien, og FDI stabiliserte seg på under halvparten av 1993 tallene rundt tusenårsskiftet. I 2001 46,9 mrd USD, og de 11 første månedene i 2002 viste en økning og nådde 48 mrd. dollar før desember. Økningen var på 15% fra 2001. FDI kontrakter økte 27,38 % til 76,95, mrd. USD (UNCTAD.org). En pressemelding fra Unctad 24.10.02 antyder at Kina er i ferd med å ta over for USA som det største FDI-mottaker landet i 2002.

En viktig drivkraft bak FDI i Kina er bilindustrien. Bilindustrien er kapitalintensiv, og optimismen som internasjonale selskaper nå tydeliggjør gjennom faktiske og planlagte

investeringer, tyder på at direkteinvesteringer vil øke fremover. Som en følge av kvalitetshevingen i den kinesiske bildeleindustrien og på arbeidskraften er nå også flere internasjonale komponentselskaper på vei inn i Kina, og bilprodusentene bygger egne produksjonslokaler for egenproduksjon av deler. The Development Research Centre (et statlig kinesisk organ) estimerer at under den 11. femårsplanen fra 2006-2010 vil FDI ligge på 100 mrd USD i alle årene. Disse estimatene er hovedsaklig basert på den generelle gode økonomiske utviklingen som Kina opplever på tross av stagnerende verdensøkonomi, større og større tilslutning til WTO-avtalen, politisk stabilitet, utsikter til en bedring i verdensøkonomien samt at Kina arrangerer OL i 2008.

FDI relatert til bilindustrien i Kina er i dag i hovedsak av horisontal art. Utenlandske bedrifter investerer i Kina for å produsere sine produkter for å dekke det kinesiske marked, og kanskje på sikt det asiatiske marked. Den utenlandske satsningen i Kina har vært en blanding av oppkjøp og greenfield investeringer i og med at den utenlandske kapitalen og teknologien i stor grad blir brukt til å bygge nye industrianlegg, samtidig som samarbeidet med de eksisterende bedriftene gir tilgang til lokale markeder og fordeler.

Bilindustrien i Kina vil fortsatt være mål for betydelig FDI fremover. Industrien er enda på et tidlig stadium, og det kreves betraktelig mer produksjonskapasitet dersom industrien går i den retning man forventer, nemlig at den i stor grad skal dekke det innenlandske behovet i Kina. Den sterke importveksten kan være en trussel for videre ekspansjon i industrien, men etterspørselspresset er tilsynelatende så stort at dette ikke bremser investeringsbehovet mye enda. Hvordan industrien kan konkurrerer med import når tollene kommer ned på 25% gjenstår å se. Den raske teknologiske utviklingen og Kinas store behov for å komme opp på europeiske standard når det gjelder teknologi for sikkerhet og miljø er også faktorer som krever kapital.

7 Erfaringer fra Mexico

Latin-Amerika var den første verdensdelen på den sydlige halvkule hvor bilindustrien ekspanderte med lokal produksjon i vesentlig grad. Brasil er et land kjent for sine bilfabrikker, og de fleste kjenner til at VW og Ford har produsert sine biler der for å dekke det innenlandske markedet, og i tillegg for eksport til hele verden. Fordelene for amerikanske bilprodusenter i Latin-Amerika er kort avstand for import av deler fra og eksport av biler til egne fabrikker, forholdsvis lik eksportavstand til Europa og Asia og tilgang på rimelig arbeidskraft.

For å si noe om hva som skjer med bilindustrien fremover kan det være interessant å se på et land som har vært gjennom en lignende fase som det Kina er i nå. I den sammenheng er Mexico det landet som sist var gjenstand for rask utvikling i denne sektoren. Mexico er et land som er forskjellig fra Kina både demografisk og politisk, men det eksisterer viktige fellestrekk som næringspolitisk utvikling, relativt rimelig arbeidskraft og inntreden i vide handelssamarbeid. I tillegg var det industrielle utgangspunktet i begge land noe tilsvarende, med en eksisterende men ubetydelig bilindustri med liten effektivitet og lav utnyttelse av skalafordeler i produksjon.

7.1 Bilindustri og politikk i Mexico

Multinasjonale selskaper var tidlig ute med produksjonsanlegg i Mexico. Allerede i 1925 åpnet Ford sin første fabrikk og siden har de fleste store bilprodusenter etablert seg. Men selv om produksjonskapasiteten gradvis økte utover på 1900-tallet, var Mexico, i likhet med Kina, preget av stor import. Både ferdige biler og deler ble i stor grad importert, noe som var naturlig med relativ nærhet til de store industrikonsentrasjonene i USA. Handelsunderskuddet var en stor byrde for landet.

I 1962 vedtok myndighetene derfor å stramme inn politikken og innføre proteksjonistiske tiltak som skulle bedre handelsbalansen. Både Brasil og Argentina gikk over til mer proteksjonistisk politikk i denne perioden, men Mexico var moderate i første omgang på grunn av de sterke handelsforbindelsene med USA. Krav om lokalt produsert innhold i bilene og priskontroll var noen av tiltakene. Utenlandske investorer fikk ingen restriksjoner på selve

produksjonen. Resultatet av dette var at amerikansk bilindustri fikk deleselskaper inn i Mexico, ofte finansiert av meksikansk kapital, mens noen foretok direkte investeringer (Berry, S. 1992).

På tross av innskjerpingen i 1962 fortsatte Mexico å slite med høye underskudd på handelsbalansen i bilsektoren. Det ble dermed i 1972 fremmet eksportfremmende politikk med mål om balanse i handelen, og samtidig var det krav om 40% lokalt innhold i eksporterte biler. Underskuddet fortsatte, og i 1977 ble det satt krav om at hver enkelt produsent måtte balansere sin import og betalinger utenlands, noe som gav incentiver for økt eksport for de multinasjonale selskapene som var etablert (Berry, S. 1992).

Videre reguleringer i 1983 strammet inn politikken ytterligere, med ubetinget krav til balanse i import og eksport. Underskudd på betalingsbalansen var ikke tillatt. Det ble innført strengere krav om lokalt innhold og regulering av produksjonen til en produksjonslinje med maks fem modeller for hver produsent innen 1987. Denne sterke reguleringen av industrien førte til at flere produsenter la ned produksjonen (Berry, S. 1992)

I 1989 var Mexico i ferd med å snu og liberalisere næringspolitikk og handelsrestriksjoner. I løpet av året ble nye reguleringer lagt fram, og disse innbar skattestimulering og produksjonsincentiver for å få rimelige og gode biler til det innenlandske markedet. Gradvis frem mot 1994, når Mexico gikk i NAFTA, ble handels- produksjonsrestriksjonene lettet på, og etter hvert tilpasset det nordamerikanske handelssamarbeidet (Berry, S. 1992).

Like etter inntreden i NAFTA-samarbeidet opplevde Mexico en valutakrise med devaluering av pesoen i 1995, og bilindustrien som hadde vært gjennom mange år med problemer fikk nok en knekk på grunn av dyrere importvarer. Mexico hadde da, og har fortsatt, et stort behov for import av råvarer og komponenter til bilindustrien. Men fra 1995 har bilindustrien vokst. Mexico er i dag en betydelig leverandør av produkter fra bilindustri til USA og Canada.

Eksporten av kjøretøyer produsert i Mexico har ligget på vel 70%. Det innenlandske markedet har i stor grad etterspurt kompakte og økonomiske biler, og vekstutsiktene ligger på biler som selges for i underkant av 10000 USD. Selv med Mexicos kostnadsfortrinn betyr dette enkle modeller uten den nyeste teknikken og med begrenset utstyr. Eksporten består i alle hovedsak av biler til USA og Canada av høyere kvalitet og med høyere pris. Mexico er i stor grad en

produksjonsavdeling for amerikanske bilprodusenter, med tanke på salg i hjemmemarkedet. Det meksikanske markedet dekkes delvis av rimelige modeller fra disse produsentene, samtidig som VW og Nissan, som har spesialisert seg på å tilby rimelige modeller i land med lite utviklet bilindustri med lavere kvalitetskrav enn i USA og EU, kaprer store markedsandeler av salget i Mexico.

Investeringene i meksikansk bilindustri har altså først og fremst hatt eksport som siktemål, mens veksten i det innenlandske markedet har ført til investeringer i produksjon som også retter seg mot å dekke det innenlandske markedet.

I 2000 var bilproduksjonen 1 900 000 enheter og eksporten til Nord Amerika 1 256 000 enheter de første 11 månedene av 2000. Samme år gikk Mexico inn i handelssamarbeid med EU, MEFTA. Håpet var at denne avtalen ville bedre den svake handelsutviklingen mellom Mexico og EU, og mulighetene for bilprodusentene i Mexico er gode. I tillegg til disse store avtalene er Mexico med i WTO, og har forhandlet frem 10 bi- eller multilaterale frihandelsavtaler. NAFTA dempet krisen i 1995, og underskudd på handelsbalansen i 1994 ble snudd til overskudd allerede i 1995. Siden har veksten vært god i den meksikanske økonomien, selvsagt preget av internasjonale konjunkturer som slår sterkere ut ved utstrakt handel.

7.2 Mexico vs Kina

Fellestrekkene mellom Mexico og Kina er perioder med sterke statlige reguleringer av bilindustrien. Kina har i forbindelse med WTO-avtalen liberalisert sin handelspolitikk og statlige reguleringer, mens Mexico som regulerte industrien for å prøve å hindre handelsunderskudd, liberaliserte i forbindelse med NAFTA-avtalen. Forskjellen mellom landene ligger i stor grad i statens spesielle eierrolle i Kina. Det er også forskjeller i alderen på industrien og arbeidskraftens kompetanse, siden Mexico har en bilindustri som er over 75 år. Disse faktorene vil jeg mer eller mindre se bort i fra i det følgende og prøve å dra noen paralleller når det gjelder generell industriutvikling i Kina basert på erfaringene fra Mexico.

Erfaringene fra Mexico viser at et utstrakt handelssamarbeid og deregulering av næringspolitikken gir vekst i handel generelt. Både import og eksport har økt i Mexico i takt

med den økonomiske utviklingen, men på en mer balansert måte en før. Problemene med store handelsunderskudd i bilsektoren fra 60-70- og 80-årene er nå eliminert. Mexico er både en stor importør og eksportør av produkter innenfor bilsektoren. I 2001 importerte Mexico kjøretøy eller relaterte produkter for ca 21 milliarder USD, og eksporterte kjøretøy eller relaterte produkter for nesten 31 milliarder USD (WTO, 2002). Dette gav overskudd i den sektorale handelsbalansen med utlandet. Importen er i stor grad preget av råvarer og deler, siden komponentindustrien ikke er tilstrekkelig utbygd og mangler fortrinn i forhold til amerikanske og kanadiske deleprodusenter.

Eierformen er forskjellig, men bilindustrien er i begge land preget av få, store produsenter som oppnår stort volum i produksjon. Dette har også vært den politiske målsettingen i begge land. Mexico ønsket at de store produsentene skulle være innenlandske selskaper, men få investeringsreguleringer har ført til at multinasjonale amerikanske selskaper er de som er ledende i dag. Kina har et litt annet utgangspunkt hvor det er delstatseide joint venture selskaper som er de største. Myndighetene i Kina vil derfor også fremover ha større kontroll med bilindustrien enn Mexico, men gjennom dereguleringer i kjølvannet av WTO-avtalen blir det mer og mer ubetydelig hvem som er eier. På lengre sikt kan man nok sammenligne statselskapene i Kina med statselskaper her hjemme, hvor statlig eierskap forvaltes uten direkte statlige inngrep i drift. Likevel kan det sterke eierskapet i Kina, gjennom frykt for at staten nok en gang skal gripe sterkt inn i driften av selskapene eller ineffektiv statlig drift/eierskap, være faktorer som demper investeringslysten

Begge landene har mange innbyggere selv om Mexicos 96 millioner (1999) er lite i forhold til Kinas over 1 milliard innbyggere. Om markedspotensialet er vidt forskjellig, er det meksikanske markedet mer utviklet, og man kan muligens dra noen paralleller for å si noe om hvordan etterspørselen i Kina vil bli. Et av de beste årene for bilsalget i Mexico var år 2000 hvor personbilsalget nådde 850 000 enheter, nesten 9 biler pr. 1000 capita. Sammenligner vi med dagens situasjon i Kina med et personbilsalg på ca 1,1 millioner, utgjør dette knapt 1 bil pr. 1000 capita. Dette viser at potensialet for det kinesiske bilmarkedet er stort så lenge den økonomiske veksten er sterk. Dersom bilmarkedet og industrien i Kina fullt ut får utvikle seg etter markedsøkonomiske vilkår, er det ikke urimelig at bilsalget i Kina vil komme opp på 12 millioner enheter årlig, når inntekt pr. capita er på nivå med det Mexico har i dag.

Når det gjelder utgangspunkt for lokalisering av bilproduksjon kan man dra paralleller mellom Kina og Mexico dersom man sammenligner Japan med USA som moderland. Men her kan ikke lokaliseringen av bilproduksjon sammenlignes, siden det i Kina var amerikanske og europeiske produsenter som var først ute og som er sterkest etablert, mens det i Mexico var regionale produsenter (USA, Canada) som lokaliserte seg. Fra erfaringene med Mexico skulle man tro det var asiatiske bilprodusenter som først utnyttet muligheten i Kina. Slik sett er vestlig etablering i Kina mer et mottrekk til japansk utbredelse til Nord-Amerika, inkludert Mexico, og Europa på 80-tallet. Denne forskjellen i nærhet til morland for investeringer/hovedkontorer har liten betydning for den generelle industriutviklingen og er gjerne bare et utslag av at bilindustrien er en global industri.

Det viktigste fellestrekket mellom Mexico og Kina, på tross av at Mexico har en lengre historie som bilprodusent, er utfordringene med lite utviklet og lavteknologisk produksjon, dårlig industriell infrastruktur og store kvalitetsproblemer. Disse utfordringene har krevd større investeringer enn man forventet i utgangspunktet, og for Kina sin del er behovet fortsatt stort. De store investeringene og driftsproblemene som har oppstått har gjort til at lønnsomheten er dårlig. Produksjonskostnadene i begge land har erfaringsmessig vært mye høyere enn man trodde slik at kostnadsbesparelsen har vært minimal, og samtidig har man hatt store kvalitetsproblemer.

En viktig forskjell mellom Mexico og Kina er hva som var hensikten med FDI. I Mexico var investeringene i første rekke investering i mer kostnadseffektiv produksjon nær eget marked, hvor produsentene var helt avhengig av import av komponenter fra egne fabrikker og eksport av ferdige biler til hjemlandet. I Kina var utgangspunktet et helt annet. FDI var eneste mulighet til å få innpass på det lukkede innenlandske markedet, og reguleringene gjorde det lite lønnsomt med import av deler, samtidig som kvalitetsnivået i industrien gjorde eksport umulig. Dette har ført til at bilindustrien i Kina selv etter WTO avtalen i stor grad er fokusert rundt det innenlandske markedet, mens bilindustrien i Mexico hele tiden har hatt hovedfokus på eksport. Her må man selvsagt også ta markedsstørrelsene i betraktning.

Utsiktene til endring er tilstede i begge land. I Mexico har bilindustrien de siste årene satt mer fokus på det innenlandske markedet, og i Kina gjør WTO-avtalen en endring mot mer eksportrettet produksjon meget sannsynlig. Mest sannsynlig vil Kina oppleve en jevn sterk vekst fra dagens ubetydelige eksportnivå. Dette betyr at volumene også de første 3-5 årene vil

være forholdsvis moderate, men grunnlaget for at Kina skal bli en betydelig eksportør av rimelige biler innen 10 år er helt klart tilstede. Kina har en potensiell fordel i forhold til Mexico gjennom at komponentindustrien er bygd opp parallelt med monteringsindustrien.

Det er rimelig å anta en jevn sterk vekst i Kinas nåværende handelsmønster. Det vil si at ubalansen mellom eksport og import (se appendix B) sannsynligvis vil fortsette de kommende årene. Både eksport og import vil nok vokse sterkt, men importen vil være mangedobbelt av eksporten også fremover. Det er viktig å huske på at eksporten i dag er helt ubetydelig, og at importen også er liten satt i sammenheng med størrelsen på landet. Det er altså utsikter til sterk vekst i transportbehovet samtidig som volumet fortsatt vil være relativt lite.

8 Konklusjon

Bilindustrien i Kina er fortsatt en ung industri, og utfordringene og mulighetene er mange. Utviklingen de siste 20 årene har vært en hard erfaring for mange utenlandske interesser som har satsset på Kina. Det er vanskeligere å produsere lønnsomt enn det man trodde tidlig på 80-tallet, og om ikke annet tar det lengre tid å produsere lønnsomt enn forventet. De store investeringene og den sterke satsningen som nå pågår tyder likevel på at forholdene har forbedret seg og at forventningene til Kina som produksjonsbase er store.

Myndighetene har hatt en sterk og avgjørende rolle i industriplanleggingen og utviklingen på en måte som mangler sidestykke i vår tid. Det har pågått en gradvis liberalisering fra 1989 med næringspolitisk stabilitet og forventning om fortsatt stabilitet. Dette er god grobunn for industriutvikling. Kinas inntreden i WTO forplikter landet til å følge internasjonale regler, og begrenser videre statens mulighet til å regulere ustraffet.

Forventningene i bilindustrien tyder på at utviklingen fremover under WTO-avtalen vil være positiv både for bilprodusentene og Kina. Det midlertidige tilbakeslaget i verdensøkonomien har hatt liten innflytelse på bilindustrien siden handelen fortsatt er ubetydelig. Det er kostnadsbesparende å produsere i Kina, og nå når kvaliteten har kommet opp på vestlig standard kan internasjonale bilprodusenter via en handelsavtale kunne realisere de verdiene som ligger i å sette ut produksjon til Kina. Ved å etablere deleproduksjon i samarbeid med kinesiske selskaper, eller ved å kjøpe deler fra kinesiske selskaper kan bilprodusenter kutte kostnadene. Montering av biler kan gjøres i Kina eller hjemme, alt etter hva som er mest kostnadseffektivt gitt kvalitetskrav.

Erfaringene fra Mexico tyder på at Kina vil bli et sentralt land når det gjelder produksjon og handel med biler og bildeler. Med få reguleringer vil landet kunne utnytte sine komparative fortrinn som hovedsaklig er lave lønnskostnader. De neste 10 årene vil rimelige biler stå i fokus for produksjonen, fordi det er disse både innenlandske og utenlandske forbrukere vil etterspørre fra et land som Kina. Eksklusive og dyre bilmodeller vil kunne dra nytte av rimelige deler, men med tanke på merkenavn og rykte tviler jeg på om disse i stor grad vil produseres i Kina de første 10 årene. Utsiktene til vekst i bilindustrien er gode i Kina, og en flerdobling av produksjon og salg i perioden er ikke urimelig.

Import og eksport av komponenter og biler kommer mest sannsynlig til å øke sterkt nå når avgiftene er i ferd med å bli nedregulert til WTO-nivå. Det at den innenlandske komponentindustrien er såpass utviklet kan føre til at importen av deler blir liten sammenlignet med f.eks. Mexico, og at handelen i stor grad vil bestå av eksport av rimelige biler og deler og import av mer eksklusive modeller. Samtidig er faren for overinvestering i produksjonskapasitet tilstede. Det er allerede en overkapasitet i bilindustrien på verdensbasis, og det kan være mer lønnsommere å utnytte denne enn å investere mye i ny produksjonskapasitet i Kina. WTO-avtalen vil sannsynligvis føre til at Kina kommer langt opp på listen over verdens største importør og eksportør av biler og bildeler, sammen med utviklede bilindustriregioner som USA, EU og Japan.

Referanser

Bøker:

- Compton, W. D. og Konghui, G. NRC (redaktører) (2003), "Personal cars and China", Chinese academy of engineering (Kina) og National Resarch Council (USA), (National Academies Press 2003).
- Hagen, K. P. (2000), "Økonomisk politikk og samfunnsøkonomisk lønnsomhet", (Cappelen 2000).
- Hagen, R. J. og Pedersen, K. R. (redaktører) (1999), "Fordeling og vekst i fattige land", (Fagbokforlaget 1999).
- Mann, J. (1997), "Beijing Jeep – A case study of western business in China", (Westview Press 1997).
- WTO (2002), "International Trade Statistics 2002".

Artikler:

- Berry, S., Grilli, V. og López-de-Silanes, F. (1992), "The automobile industry and the Mexico – US free trade agreement", NBER Working Paper No. 4152.
- Bjorvatn, K., Kind, H. J. og Nordås, H. K. (2002), "The Role of FDI in economic development".
- Gan, L. (2001), "Globalization of the automobile industry in China", CICERO Working Paper 2001:9.
- Gao, P. (2002), "A tune-up for China's auto industry", The McKinsey Quarterly number 1/2002.
- Harwit, E. (2001), "The Impact of WTO Membership on the Automobile Industry in China", The China Quarterly, 2001.
- Nee, O. D., Jr. (2002), "Automotive Industry in China", China Auto Conference 2002, Asia Business Forum Pte Ltd., Shanghai Hilton Hotel (September 16-17, 2002).
- Santucci, M. (2002), "Auto industry in China goes into overdrive", eAutoPortal.com 06/17/2002.

Webportaler:

AMIA Asociación Mexicana de la Industria automotriz - <http://www.amia.com.mx/>

Auto in China - www.cacauto.com

China National Automotive Industry Consulting & Developing Corporation (CACChina Auto consulting)
Economic Information Department of China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)
SAMI Automotive Industry Development Institute

The Mexican Intelligence Report - <http://www.mex-i-co.com/>

The United States-Mexico Chamber of Commerce (USMCOC),
<http://www.usmcoc.org/n6.html>

UNCTAD – www.unctad.org

World Trade Organization – www.wto.org

Appendix A



China: Administration

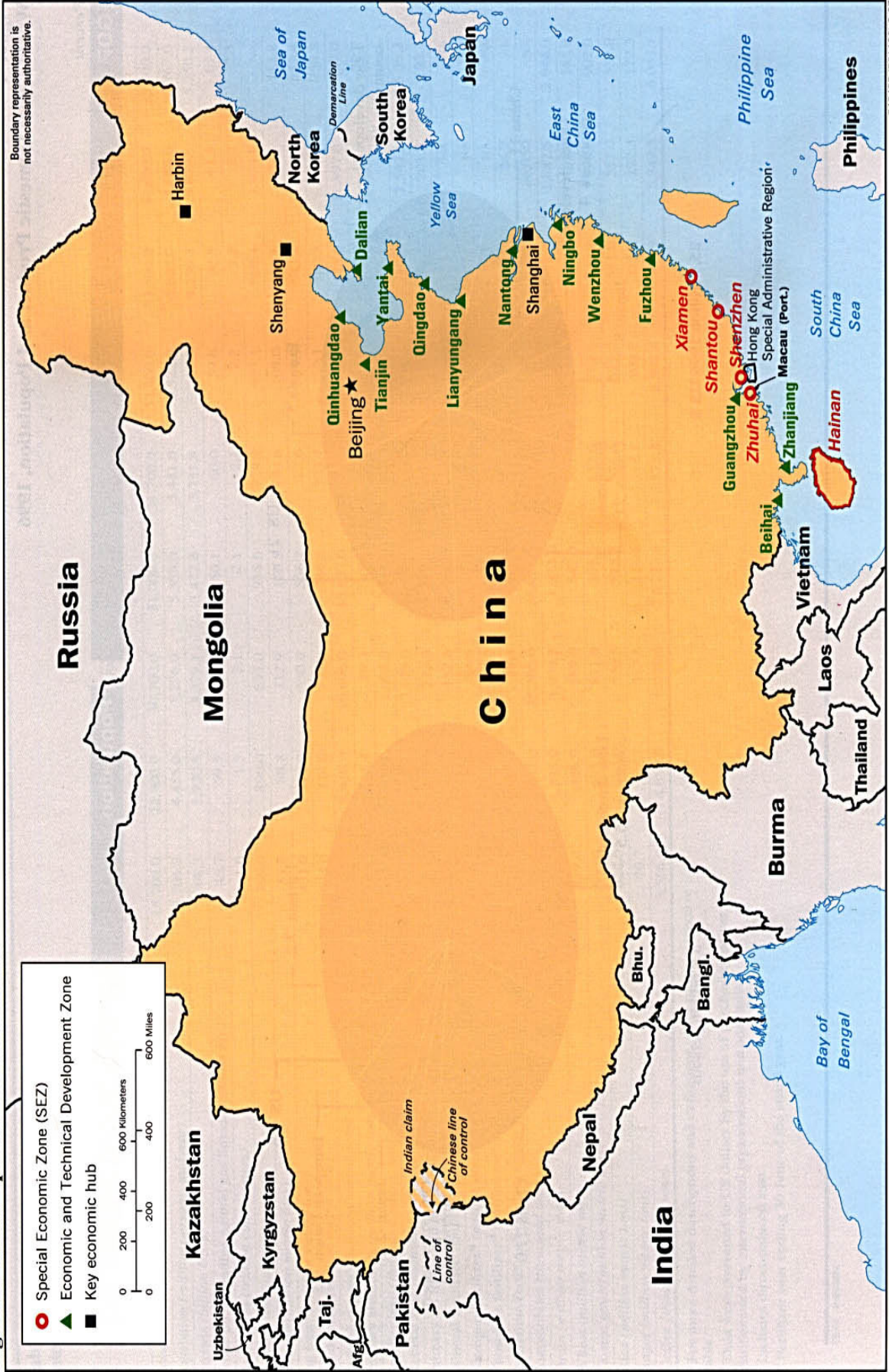


801668 (541790) 1-91

Province-Level Names

Characters	Pinyin	Pronunciation	Characters	Pinyin	Pronunciation
安徽	Anhui	ahn-way	辽宁	Liaoning	lee_ow-ning
北京	Beijing	bay-jing	内蒙古	Nei Mongol	nay-mung-goo
福建	Fujian	foo-jee-en	宁夏	Ningxia	ning-she-ah
甘肃	Gansu	gahn-soo	青海	Qinghai	ching-hi
广东	Guangdong	g_wong-dooong	陕西	Shaanxi	shahn-she
广西	Guangxi	g_wong-she	山东	Shandong	shahn-dooong
贵州	Guizhou	g_way-joe	上海	Shanghai	shong-hi
海南	Hainan	hi-nan	山西	Shanxi	shahn-she
河北	Hebei	huh-bay	四川	Sichuan	ssu-ch_wan
黑龙江	Heilongjiang	hay-loong-jee_ong	天津	Tianjin	te_en-jin
河南	Henan	huh-nan	新疆	Xinjiang	shin-jee_ong
湖北	Hubei	hoo-bay	西藏	Xizang	she_dzong
湖南	Hunan	hoo-nan	云南	Yunnan	yu_poon-nan
江苏	Jiangsu	jee_ong-su	浙江	Zhejiang	juh-jee_ong
江西	Jiangxi	jee_ong-she	台湾	Taiwan	tie-wan
吉林	Jilin	jee-lynn			

Figure 3. China: Special Economic Zones



Appendix B

Import og eksport 2002

(Verdi i millioner USD)

	Biler		Total motorkjøretøyer		Biler		Total motorkjøretøyer	
	Antall	Verdi	Antall	Verdi	Antall	Verdi	Antall	Verdi
Januar	3680	91,70	5508	142,10	53	1,30	1967	13,20
Februar	2497	57,40	4065	111,00	64	1,60	1773	16,00
Mars	4972	105,60	7695	189,00	53	0,80	2147	20,10
April	6115	128,30	11246	255,50	27	0,70	3110	17,20
Mai	6287	130,32	10891	240,20	26	0,70	6440	22,97
Juni	6469	152,50	12485	305,80	234	1,90	5893	13,30
Juli	7642	177,30	15087	381,90	77	2,00	2720	22,30
August	7851	154,00	13939	329,50	38	1,30	6808	24,10
September	6187	165,08	11074	318,92	50	1,91	3244	16,11
Oktober	4703	130,57	8351	232,18	123	1,11	7876	33,03
November	5901	134,51	11772	287,81	144	1,67	6738	36,32
Desember	8069	187,27	15273	372,59	80	1,75	4592	26,59
Sum	70373	1614,54	127386	3166,51	969	16,75	53308	261,22

Verdi bilandel import 50,99 % Verdi bilhandel eksport 6,41 %

(Kilde: Auto in China - www.cacauto.com)