

Arne Jon Isachsen

MÅNEDSBREVET

Oktober 2010

KINAS MAKT

Med økt selvtillit blir det fristende å vise mer muskler. Som kineserne nylig gjorde etter at en kinesisk tråler hadde kollidert med to japanske kystvaktskip. Er Kina i ferd med å utvikle sin egen Monroe-doktrine, dvs. hevde at havområdene i sør og øst må regnes som Kinas egen bakgård snarere enn som en amerikansk innsjø?

Kinesiske ledere er opptatt av at Midtens Rike skal gjenvinne sin status som en mektig og respektert nasjon. Med fortsatt solid økonomisk vekst legges forholdene til rette for det.

Den nye femårs-planen kommer snart

I den tolvte femårs-planen (2011-2015) som legges frem i mars, tar man trolig sikte på en årlig økonomisk vekst på 8-9 prosent. Den økonomiske veksten i Kina har gått sammen med en stadig skjevare inntektsfordeling. Dette er ikke bare et økonomisk problem; legitimiteten til regimet og stabiliteten i landet tilsier at godene må fordeles jevnere. Således vil staten i økende grad betaler for helse, skole og pensjon. Med større ro for at staten dekker utgifter som den enkelte tidligere nesten dekket helt ut selv, kan husholdningene redusere sparingen og øke forbruket.

Sammensetningen av produksjonen vil bli vridd mer i retning av privat konsum. Realinvesteringene vil fortsette å vokse, men likevel veie mindre tungt i det store bildet. Det samme gjelder for eksporten. I årene fremover er det trolig at den ubalansen i handelen som Kinas store eksportoverskudd har ført til, vil bli mindre.

Mer militær makt

I 1996 flekset Kina sine militære muskler vis-à-vis Taiwan. President Bill Clinton svarte med å sende to hangarskip til området. Og fastlandskineserne roet seg ned.

Denne underlegenheten på havet søker Kina å bøte på ved et ambisiøst program for utbygging av sin marine. Med i programmet er et hangarskip eller to. Hensikten er to-delt. Rent fagmilitært vil hangarskip gi Kina muligheter til å utøve militær makt lenger unna egen kyst. Men et klart element av prestisje er også inne i bildet. Når land som India og Thailand har hangarskip, bør en fremvoksende og mektig nasjon som Kina også ha det.

I januar 2007 overrasket kineserne ved å ødelegge en egen satellitt i rommet. Amerikanerne hadde ikke ventet at Kinas teknologi på dette området var så avansert. Når kineserne kan ta ned egne satellitter, kan de også ta ned andres. I så fall vil USA gå glipp av den informasjonen som satellitter sender, og som er av stor betydning ved militære operasjoner.

Et viktig element i Kinas militære strategi er å utvikle programmer og våpen som ikke nødvendigvis skal matche USAs, men som skal gjøre en eventuell militær konfrontasjon med USA mer kostbar og vanskeligere for amerikanerne. I denne kategori ligger også et nytt rakettsystem som kan uskadeliggjøre hangarskip langt fra land.

..... og en egen Monroe-doktrine for Kina?

Har Kina blitt mer arrogant og selvsikker etter den internasjonale finanskrisen som startet i USA i september 2008? Denne krisen avdekket store svakheter ved den amerikanske økonomien. Den kinesiske modellen basert på sterk sentral styring og statlig eierskap i store bedrifter, viste seg den amerikanske modellen overlegen i håndteringen av krisen.

Med økt selvtilit blir det fristende å vise mer muskler. Som kineserne nylig gjorde etter at en kinesisk tråler hadde kollidert med to japanske kystvaktskip. Japan protesterte kraftig. Men Kina svarte umiddelbart med samme mynt. Japan bøyd av ved å la mannskapet dra hjem til Kina, men beholdt kapteinen. Etter mer sabelrasling fra Kinas side, blant annet ved å forsinke eksport av viktige metaller til Japan, og ved å arrestere fire japanere i Kina med anklager om ulovelig fotografering, bøyd Japan av. Snaue tre uker etter kollisjonen fikk kapteinen reise hjem.

Når et tross alt så mektig land som Japan ikke tør å stå opp mot Kina, hvilke tanker gjør da mindre naboland i regionen seg? Er Kina i ferd med å utvikle sin egen Monroe-doktrine, dvs. som Amerika i 1820-årene gjorde det klart at Latin-Amerika var for USAs bakgård å regne, vil Kina hevde noe tilsvarende for havområdene i sør og øst?

Et mektigere Kina vil ikke la diktere av andre. For en stolt nasjon høver det seg bedre selv å være med å bestemme den internasjonale agendaen. Men her er en fin balansegang. Et for aggressivt Kina vil skape engstelse hos nabolandene. Sjansene øker for at de finner sammen for å demme opp for Kina. I denne ligningen er USA helt sentral. Når det kommer til stykket er de fleste naboland av Kina takknemlig for Amerikas sterke, militære tilstedeværelse i Sørøst-Asia. For hvem ellers vil kunne legge en demper på et stadig sterkere Midtens Rike?

”America plays a role in Asia that China cannot replace, maintaining peace in the region”, uttalte nylig Lee Hsien Loong, statsministeren i Singapore. Han snakket nok for flere.

Den økonomiske makten vokser også

Den økonomiske veksten i Kina skyldes i ikke liten grad kinesere som bor i utlandet. I alt er det om lag 40 millioner av dem. De har stått for to tredjedeler av de utenlandske direkteinvesteringene i Kina. Kinesere i Hong Kong og Taiwan har ført an. Men også kinesere i andre deler av verden har bidratt til og gledet seg over vekst og fremgang i Midtens Rike. Dette er til klar forskjell fra russere i utlandet. De holder stort sett pengene sine der de selv er – å investere i hjemlandet ansees som for risikabelt.

Kina er nå det mest lukrative markedet for investeringsbanker i Asia. Bare i løpet av de siste to årene har kinesiske selskaper tatt over som ledende her. Etter å ha lært håndverket av utlendingene, kommer kineserne selv for fullt. Ved å begrense utlendingers adgang til å hente inn egenkapital i det kinesiske kapitalmarkedet, blir det lettere å vokse for kinesiske investeringsbanker som Guosen Securities og Hutai Securities.

Modellen er velkjent. Det samme har hendt i togbransjen. Kina inviterer inn tyske Siemens og franske Alstom til joint ventures for utbyggingen av det kinesiske jernbanenettet. En sentral betingelse er deling av teknologi. For kinesere er det ikke lang vei fra å dele til å rappe. Og med et ikke upartisk rettsapparat, kommer utenlandske selskaper sjelden noen vei ved å gå til sak. Veldige mye raskere enn noen hadde tenkt seg – bortsett fra kineserne – er teknologiforspranget hentet inn. Ikke nok med at Siemens og Alstom får en betydelig mindre bit av kontraktene for utbygging av jernbanen i Kina, de opplever også langt hardere konkurranse for jernbaneutbygging på tredjelands markeder. Kinesiske samarbeidspartnere kan nå underprise sine læremestere.

Toppen av kranssekaka er Arnold Schwarzeneggers nylig besøk i Beijing. Han ser gjerne at konkurransedyktige kinesiske foretak legger inn bud på utbygging av lyntog i California, med tilhørende hyggelige finansieringsløsninger.

Statseide foretak investerer ivrig i andre land

Hovedtyngden av de store kinesiske selskapene er bygget over hva vi vil kalle Hydro- eller Statoil-modellen, dvs. selskapene er på børs, men staten er den dominerende eieren. I motsetning til Hydro og Statoil er føringer fra politisk hold langt mer vanlig i statseide, kinesiske selskap. Andre land kan dermed spørre seg om det er et selskap eller et land man har å gjøre med.

Om Kina som nasjon har strategiske interesser av at et statseid kinesisk oljeselskap kjøper opp et oljefelt i utlandet, vil selskaper fra andre land, som ikke regner inn noen nasjonal, strategisk verdi når bud gis, lett tape i konkurransen. Det kan oppleves som urimelig, og kan skape politiske gnisninger.

Siden tidlig på 2000-tallet har Kina hatt store overskudd i sin utenrikshandel. Dette eksportoverskuddet vil per definisjon ende opp som investeringer i andre land. Disse investeringene kan være i form av finansielle plasseringer som økninger i sentralbankens

valutareserver eller kjøp av aksjer i utenlandske selskaper gjennom CIC (China Investment Corporation), som er en parallell til vårt eget statlige oljefond. Eller Kina kan foreta direkteinvesteringer i andre land, dvs. kjøpe opp etablerte bedrifter i utlandet eller selv etablere nye.

Inntil nylig har finansielle plasseringer dominert. Men de siste par årene har det blitt en voldsom vekst i Kinas utgående direkteinvesteringer. Nylig ble svenske Volvo, som for mange år siden var blitt kjøpt opp av amerikanske Ford, solgt til kinesiske Geely (som betyr heldig) for halvannen milliarder dollar. Den kinesiske bilprodusenten skaffer seg dermed ikke bare et anerkjent merke og tilgang på avansert teknologi, den får også fotfeste i vestlige lands bilmarkeder.

Snart vil en bedrift nær der du bor være kinesisk.

4. oktober 2010

Tidligere Månedsbrev finnes på min hjemmeside

<http://home.bi.no/fag87025/>